

Bijlage bij Nota van beantwoording mobiliteitsplan 2040

Overzicht inspraakreacties en beantwoording

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam actualisering mobiliteitsplan 2040

Projectmanagement
Maja van der Voet

Opdrachtgever
Bert Coenen, Gemeente Utrecht

Versiedatum
april 2021

Inleiding

Dit document is een bijlage bij de Nota van beantwoording van het Mobiliteitsplan 2040.

In deze bijlage staan alle inspraakreacties in een tabel. Bij meerdere inspraakreacties zaten ook bijlagen (foto`s en afbeeldingen), die niet in deze tabel passen. Deze zijn daarom opgenomen als bijlage achterin dit stuk.

Als het gaat om thema's die veel terugkomen verwijzen we in de tabel naar hoofdstuk 2 uit de nota van beantwoording. Bij specifieke vragen is de beantwoording in de tabel opgenomen. Daarvoor zijn de desbetreffende passages in de inspraakreactie onderstreept en is het antwoord (met verwijzing naar de Nota van beantwoording en/of toelichting) in de kolom daarnaast geplaatst. Verwijzingen naar paginanummers in de rechter kolom hebben betrekking op de versie van het rapport Mobiliteitsplan 2040 dat ter vaststelling aan de raad is voorgelegd. De paginanummerring wijkt namelijk af van de versie die ter visie is gelegd.

Inspraaknr.	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Antwoord Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
1	Ik zou graag mijn reactie willen geven op het mobiliteitsplan 2040. In het algemeen een erg goed document. Ik ben voor langzaam verkeer en openbaar vervoer (voornamelijk treinen en trams). Toch heb ik hier wel wat op en aanmerkingen op. Ik hoop dat ik mijn kennis als (rail)verkeerskundige en planoloog met u mag delen. Nieuw centraal rondom Lunetten niet haalbaar. Er zijn tunnels, wissels, bruggen en geen ruimte om stations te bouwen. Zelfs met heel veel geld is dit niet realiseerbaar. Daarnaast zorg je ervoor dat treinen vervolgens twee keer gaan stoppen, want NS (of een andere vervoerder) gaat echt niet Utrecht Centraal overslaan, want dan worden zeer veel overstappen gemist. In aanvulling op het niet toepassen van een nieuw centraal station rondom lunetten: Een stoptrein station net voorbij de brug over de A27, richting Bunnik, is een goede investering. Zorg er alleen voor dat het dubbelsporig wordt tot ruim voorbij het station. Bouw een doorgaande trein route tussen Leidsche Rijn en Overvecht via een by-pass. Hierdoor hoeven treinen niet (langdurig) te keren op Utrecht Centraal waardoor er meer capaciteit op het station is voor andere treinen. Verbind deze by-pass met Utrecht centraal boven of ondergronds. Bussen moeten niet meer volgens het spinnenweg (wiel met spaken) principe gepland worden (waarbij alle bussen via Utrecht Centraal rijden). Bussen moeten meer gebruik maken van de rondwegen en niet altijd van Utrecht Centraal gebruik maken. Zorg voor verbindingen tussen de kleinere stations, zonder dat deze via Utrecht Centraal of het centrum gaan. Dit wiel met spaken concept zorgt ervoor dat er een centrale hub noodzakelijk is. Dit is iets wat jullie juist proberen op te lossen. 1 wiel (de binnenring) gaat dit probleem niet oplossen, zie lijn 10. Zorg voor meer tramlijnen of een metronetwerk. In beide gevallen moeten de bussen dit netwerk gaan ondersteunen, en niet beconcurreren. d.w.z. dat er kleinere hubs moeten ontstaan vanaf waar bussen gaan rijden.	Dank voor uw compliment. De realisatie van dit station zal inderdaad geen eenvoudige opgave zijn. Dat beseffen we ons ter degen. Maar het is voorbarig om nu te concluderen dat dit niet haalbaar is. Zie paragraaf 2.7.1 Met het concept Wiel met Spaken beogen we juist dat niet alle bussen meer van en naar Utrecht CS rijden. Zie paragraaf 2.7.2 Dat de realisatie van een treinstation in De Uithof niet voor de hand ligt zijn we met u eens. Het ontlasten van Utrecht CS en de toeleidende routes denken we te bewerkstelligen door het concept Wiel met Spaken. Zie paragraaf 2.7.2

	Als we Utrecht Centraal willen ontlasten, dan moet er een nieuwe treinroute komen via de Uithof of een nieuwe route die de A12 en A2 volgt. Ook dit acht ik zeer onwaarschijnlijk te realiseren. Meer fietsen is goed, maar zorg er voor dat brommers en scooters van het fietspad afblijven. Blijkbaar werken regels niet, want deze zijn er al jaren, maar ze rijden nog steeds rond op de fietspaden. Dit geldt ook voor Speed Pedelecs. Het volgende punt vind ik top uit het plan: Maak alle wegen 30 km/h gebied (wanneer binnenkort de wetgeving wordt aangepast) behalve de binnenring. Zorg er vervolgens ook voor dat asfalt vervangen wordt door losse stenen. Dit remt de bestuurder af. Fietspaden die op of naast de weg liggen moeten wel van asfalt gemaakt zijn. Zie ook CROW. 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 d.m.v. een gat in de weg bedoeld. Kijk naar o.a. Den Haag waar grote ringwegen ondertunneld zijn. Dit zorgt voor een betere leefomgeving. De beneluxlaan en het verlengde tot aan de amsterdamsestraatweg kan hier zeker van profiteren. Tram moet ook in het weekend rijden. Hierdoor wordt P+R Uithof ten minste goed gebruikt. Bus is geen 'mooie' ingang voor de stad. Moreelsebrug moet trappen krijgen richting het station. Zorg er wel voor dat de brug buiten de OV-chipkaart zone blijft. Anders verlies je een fatsoenlijke doorgang. Utrecht is constant in beweging. Dit mobiliteitsplan verteld bijna alleen maar een eindsituatie, op een paragraaf na. Zorg ervoor dat er meer gedaan wordt aan tijdelijke situaties. Het komt zeer vaak voor dat verkeersdeelnemers (vooral langzaam verkeer) gehinderd wordt tijdens werkzaamheden. Soms wel meerdere jaren achter elkaar (o.a. Catharijnesingel en Nelson Mandelabrug). Zorg ervoor dat ook tijdelijke situaties voldoend aan deze normen. Utrecht veranderd constant, aanpassen is nodig voor Utrecht, maar faciliteer dit dan ook. Wat is al gerealiseerd uit de vorige versies van het mobiliteitsplan? En waarom zijn bepaalde punten die in 2020 afgerond moeten zijn, nog niet afgerond? Hoe wordt met deze kennis van nu dit document aangepast zodat we beter de toekomst kunnen voorspellen? Mooi om een visie te hebben, maar wat als het toch anders loopt?	Hier zijn we het over eens. Zie paragraaf 2.6.2 We snappen de redenering. Dit inrichtingsprincipe passen we al toe rondom de Singel, zie de Maliesingel. Het is echter steeds een afweging of de eventuele geluidstoename door de toepassing van klinkerverharding dit mogelijk maakt. Mee eens. Een ondertunneling levert ter plekke inderdaad een betere leefomgeving op, maar is erg duur. Bovendien is de inpassing van een tunnelmond in een compacte stad als Utrecht een enorme uitdaging. Dat zouden wij al gemeente ook graag zien, maar het aantal te vervoeren reizigers moet dat wel rechtvaardigen. De bereikbaarheid en de leefbaarheid tijdens de realisatie is inder belangrijk aandachtspunt. Dat is ook de reden dat de gemeente o toolbox bouwhinder heeft ontwikkeld om bouwhinder en overlas omwonenden beperkt houden, maar ook ruimte te bieden aan st ontwikkeling. Een onderdeel daarvan is het werken met een nieu Bouwveiligheidsplan (BLVC). Het plan is een instrument om alle b partijen bij de ontwikkeling van de bouwplannen vroegtijdig te in mee te laten denken en te adviseren. Hiermee wordt getracht var aanvang van het project in een zo vroeg mogelijk stadium rekenin met het bouwproces en het beheersen van de impact die het pro hebben op de omgeving.

2	Ik heb een aantal ideeën om de stad weer leefbaar te krijgen: - Bied als gemeente actieve ondersteuning 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. In verschillende steden, in ieder geval Rotterdam, zijn al dit soort projecten. In Rotterdam is dit in samenwerking met de Hogeschool gedaan. - Hou een stadsbreed onderzoek naar autobezit en autogebruik. Vraag dan naar feitelijk autobezit en autogebruik (doel, frequentie, afstand), maar ook naar wat zou helpen om de auto minder te gebruiken, de auto weg te doen of de auto niet te vervangen als hij aan vervanging toe is. - Maak een soort beslisboom, waarbij je op basis van het autobezit en autogebruik alternatieve mogelijkheden (deelautosysteem, OV, fiets) aangeeft die passen bij de persoonlijke situatie en voorkeuren, met de kosten. En geef de mogelijkheid om die andere mogelijkheden twee maanden te gebruiken. - Breng goede voorbeelden onder de aandacht van wijken die goed omgaan met de parkeerproblematiek. Heel concreet: in Oog in Al staan veel straten aan beide kanten vol met geparkeerde auto's, in Tuinwijk of - dorp zijn straten waarbij er maar aan 1 kant geparkeerd wordt (afwisselend links en rechts per kalenderjaar). Dat oogt heel anders en is ook heel anders voor de verkeersveiligheid. - Busjes en auto's die 'even' midden op de weg staan om te laden en lossen verminderen enorm de veiligheid voor met name fietsende kinderen. Op de 800m naar school komen we er vaak wel drie tegen, die dan echt niet allemaal op dat moment aan het laden en lossen zijn. Geef voorlichting over de consequenties van dit 'even' parkeren voor de veiligheid, breng de regels over laden en lossen nog eens onder de aandacht en roep actief op om dit niet te doen. - Roep op om pakketjes te laten bezorgen bij afhaalpunten om het aantal busjes die de straat blokkeren te verminderen. Stimuleer zo nodig dat er meer van dat soort afhaalpunten komen en dat het afhalen sneller gaat. Kijk bijvoorbeeld of er meer van die punten kunnen komen zoals 'de buurman' waar je met een code je pakket uit een kluisje kunt halen. - Kijk of de lokale winkels in Utrecht kunnen gaan samenwerken zodat je gemakkelijker lokaal kunt bestellen om zo de lokale middenstand te behouden. Het	Sowieso bedankt dat u meedenkt over het vraagstuk om de stad leefbaar te houden. De gemeente gaat een werkwijzeontwikkelen 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. Zie paragraaf 2.11.1 De gemeente voert jaarlijks een mobiliteitsmonitor uit. Het autobezit wordt ook gemonitord. Via deze link komt u terecht bij de monitor over het jaar 2019. In paragraaf 2.4.3 wordt toegelicht hoe de gemeente deelmobiliteit wil stimuleren. De gemeente zet in op een vermindering van het aantal auto`s in de openbare ruimte. In paragraaf 2.11.1 is beschreven hoe de gemeente dat wil aanpakken. 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 (inpandige) 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.

	zou mooi zijn als zij dan met kleinere (en schonere) voertuigen zoals elektrische transportfietsen zouden kunnen bezorgen. Die blokkeren de weg niet, gewoon omdat ze smaller zijn. - Stimuleer ook andere bezorgdiensten om met kleinere en schonere voertuigen te bezorgen. - Handhaaf op alle knipperlicht-foutparkeerders. Ze staan er echt te lang. - Ga in gesprek met ouders die hun kinderen met de auto naar school en/of sport brengen. Zij rijden per definitie op plekken en tijden dat er veel kinderen fietsen en dat heeft een enorme invloed op de verkeersveiligheid. Elke auto die langs een school rijdt op haal- en brengtijden, in- of uit moet parkeren of simpelweg midden op straat stopt om even een kind eruit te laten, zorgt voor minder veiligheid voor de kinderen die wel op de fiets komen. Wij merken het meteen als het wat kouder of natter weer is: dan wordt het chaos omdat er meer auto's zijn. - Maak meer schoolstraten en kijk ook of je de straten rond sportfaciliteiten autovrij kunt maken en de stromen fietsers en automobilisten kan scheiden. - Maak duidelijk dat elke autorit leidt tot een vermindering van de verkeersveiligheid, uitstoot van fijnstof, stikstof en CO2 en geluidsoverlast en dat elke autorit die je vervangt door de fiets dus leidt tot een fijner en veiliger leefklimaat in de stad. - Maak buiten de stad aantrekkelijke parkeerplaatsen voor mensen die de auto vooral gebruiken voor langere ritten (bijvoorbeeld naar familie) in het weekend. Dan zou je mensen met een auto even moeten vragen wat dat aantrekkelijk zou maken; ik heb zelf nog nooit een auto gehad, maar ik kan me voorstellen dat altijd plekken vrij, veilig en overdekt dan belangrijk zijn. En dat je daar dan gemakkelijk met de fiets kunt komen en eventueel ook een elektrische bakfiets kunt lenen als je een keer iets groots hebt gekocht of opgehaald. - Sluit meer wegen af voor auto's, zodat er meer ruimte komt voor de fiets. - Verbied van die belachelijk grote auto's in de stad en maak regels voor het binnen de vakken parkeren. Als je auto niet op een parkeerplaats past, moet het verboden worden daar toch te staan, omdat je dan een deel van de weg of het fietspad blokkeert. En handhaaf dan ook op scheef- en grootparkeerders. - Stel voorwaarden aan bouwlocaties wat betreft parkeren: hier om de hoek is een langdurige verbouwing geweest, waardoor we het hele jaar een overdaad aan busjes	We stimuleren (veilig) fietsen en lopen met activiteiten op basisscholen en steunen initiatieven om schoolzones veilig in te richten met de Scholenaanpak. Dat is ook de ambitie van de gemeente. Zie paragraaf 2.9 Het weren van doorgaand autoverkeer is één van de maatregelen om meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers, maar ook om te verblijven. In het Mobiliteitsplan wordt met maatregelen ter plekke van het Ledig Erf, de Catharijnesingel (Poortgebouw) en Utrecht Sciencepark het doorgaand autoverkeer geweerd. De bereikbaarheid en de leefbaarheid tijdens de realisatie is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Dat is ook de reden dat de gemeente ook een toolbox bouwhinder heeft ontwikkeld om bouwhinder en overlast voor omwonenden beperkt houden, maar ook ruimte te bieden aan stedelijke ontwikkeling. Een onderdeel daarvan is het werken met een nieuw Utrechts

	van bouwvakkers en grote bouwmachines in de straten hebben gehad. Die parkeerden deels netjes in de vakken, maar deels ook illegaal op straat. Je kunt toch gewoon bij de vergunningaanvraag eisen stellen, bijvoorbeeld dat ze een plan erbij doen voor het parkeren? En handhaaf daar dan ook op, zodat de overlast en verkeersonveiligheid beperkt blijft. - Maak meer schoolstraten; en zo mogelijk ook sportstraten bij sportfaciliteiten.	Bouwveiligheidsplan (BLVC). Het plan is een instrument om alle betrokken partijen bij de ontwikkeling van de bouwplannen vroegtijdig te informeren, mee te laten denken en te adviseren. Hiermee wordt getracht vanaf de aanvang van het project in een zo vroeg mogelijk stadium rekening te houden met het bouwproces en het beheersen van de impact die het project kan hebben op de omgeving. We willen bij de omgeving van scholen verkeersveiliger maken. Dit doen we door straten bij scholen af te sluiten voor auto's tijdens haal- en brengmomenten. Deze straten noemen we schoolstraten. Eind 2020 was er een proef met 2 schoolstraten. De proef laat zien dat de ervaren verkeersveiligheid door de inzet van een schoolstraat verbetert. Daarom willen we deze maatregel ook voor andere scholen beschikbaar maken.
3	Ik woon bijna 20 jaar in Bilthoven. Oorspronkelijk kom ik uit Leiden. Vanwege het vele groen ben ik, net als vele bewoners hier, hier komen wonen. Ik zie met grote schrik alle berichten in de krantjes over aantallen woningen die hier gebouwd moeten, wegen en tramlijnen die door natuurgebieden gaan. Zoals vandaag dat er in de krant staat dat er een tramlijn door Oostbroek gepland staat... Hoe is het mogelijk dat er zoveel natuur nog kapot gemaakt word in een tijd dat er zoveel te doen is om klimaatverandering! Ik ben dus TEGEN	De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving. Utrecht wil dat voorkomenen kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Dit kan alleen als groen op een gelijkmatige manier meegroeit met de rest van de stad. Hoe de gemeente dat wil doen is uitgewerkt in de RSU 2040. De aanleg van de tramlijn door Oostbroek valt weliswaar buiten de gemeentegrens van Utrecht, maar ook de gemeente heeft er belang bij dat als de tramlijn wordt aangelegd dat zorgvuldig gebeurt. Want Oostbroek vervult ook een belangrijke rol voor de gemeente Utrecht. Een bundeling met de rijksweg ligt daarom voor de hand.
4	Afgelopen dinsdag heb ik de informatieavond over het mobiliteitsplan bijgewoond. Uit de informatie die daar gegeven werd, heb ik opgemaakt dat op de kaarten ingetekende bruggen nog niet definitief zijn ingepland. Dat roept uiteraard nieuwe vragen op, zoals hoe bepalen jullie de precieze locatie van een brug en met welke factoren wordt rekening gehouden? Uit het gesprek bleek dat andere factoren dan mobiliteit op dit moment niet meegewogen worden, ik denk dan aan	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. In hoofdstuk 2

	groenvoorzieningen en ‘groenbeleving', sociale veiligheid en evt overlast van vaarverkeer dat voor een beweegbare brug zal moeten wachten… Naar aanleiding van het voornemen om een extra brug over de Vecht aan te leggen en er toch maar vanuit gaand dat de huidige streep op de kaart ongeveer de locatie wordt, de volgende vragen: - welk probleem wordt precies opgelost met een extra brug over de Vecht op deze plek? Fietsers kunnen prima de route via de Muinck Keizerlaan gebruiken en dan vrij gemakkelijk de Demka-brug bereiken. In de bijeenkomst werd gesuggereerd dat deze route nu niet voldoende beschikbaar zou zijn of ’te ver om’??? Ik zou graag de exacte data van de onderzoeken zien die aantonen dat dit nodig is en dat een nieuwe brug **een realistisch** probleem oplost; - <u>in hoeverre wordt rekening gehouden met de sociale veiligheid als er nog een brug bij komt in de buurt.</u> De huidige bruggen (Marnixbrug en Muinck Keizerbrug) zorgen voor o.a. bijeenkomsten van hangjongeren onder de brug en ondermeer veel zwerfvuil onder en rondom de bruggen. Een voetgangersbrug zal minder breed zijn, maar ook een plek kunnen zijn om ‘te hangen” en met scooters overheen te rijden. Dit kan naast zwerfvuil en een gevoel van onveiligheid ook geluidsoverlast veroorzaken; - <u>in hoeverre wordt rekening gehouden met veiligheid op het fietspad van de Vechtdijk?</u> Een brug erbij, betekent een kruispunt op een plek waar veel mensen wandelen, sporten, kinderen spelen en honden uitgelaten worden. Dit lijkt me een onwenselijke situatie. Kortom: ik zou het voornemen een extra brug te bouwen graag verbonden willen zien 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.	verduidelijken we de status van de kaarten en de verbindingen (waaronder bruggen) in het mobiliteitsplan en geven we aan waar en wanneer belanghebbenden betrokken worden bij uitwerkingen van dit mobiliteitsplan. In veel reacties wordt gevraagd waarom een specifieke fietsverbinding benodigd is. Voordat we daar gedetailleerder op ingaan geven we eerst in paragraaf 2.6.1 antwoord op de vraag waarom we een fijnmazig netwerk (zowel voor lopen als fietsen) nodig hebben. In paragraaf 2.6.6. gaan we nader in op deze brug over de Vecht. De door u genoemde bezwaren herkennen we. Sociale veiligheid zal zeker bij bruggen een belangrijk aandachtspunt zijn. De aansluiting van de brug op de bestaande wegen aan weerszijde zal met de nodige zorg vormgegeven moeten worden. Voorkomen moet worden dat door de nieuwe aansluiting een verkeersonveilige situatie ontstaat. Er zijn voorbeelden waar een veilige situatie is gerealiseerd die als voorbeeld kunnen dienen, o.a. de bruggen over de Leidsche Rijn.
5	In de krant heb ik gelezen dat u plannen heeft om een sneltram door Oostbroek naar Zeist aan te leggen. Hier zijn mijn man en ik het er niet mee eens. We willen graag de natuur sparen, net zoals meneer Henk Zandvliet, fractievoorzitter van Groen-Links de Bilt, voorstelt	Zie antwoord bij nummer 3.
6	Uw mobiliteitsplan 2040 ziet er ambitieus en indrukwekkend uit. Ik heb geprobeerd de voor mij relevante zaken op te zoeken en naast alle antwoorden die ik zelf kon	

	vinden kom op de volgende vragen (waarop het antwoord misschien nog onduidelijk is). Voor de context, ik ben een bewoner van de wijk Lunetten in een rijtjeshuis, vader in een gezin van vier. Wat is de prioriteit van investeren van de 2,5-4 miljard euro die benodigd is? Ik begrijp dat er een begroting is opgesteld voor het complete plan en een strategie uitgestippeld om de benodigde middelen te verkrijgen, onder andere via het Groeifonds van de rijksoverheid. Mochten de uiteindelijke middelen, danwel de werkelijke kosten tegenvallen, dan zal moeten worden gesneden in de te realiseren plannen. Ik wil graag weten wat de kans is dat het station op Lunetten-Koningsweg gerealiseerd wordt. Ik begrijp dat het een integraal deel is van "Het wiel met spaken". De vraag is dus eigenlijk, als er te weinig middelen beschikbaar komen, welke plannen worden dan het eerst geschrapt (doortrekken tramlijn naar Zeist/bussen i.p.v. tram tussen P+R Westraven en Lunetten-Koningsweg/geen nieuw (intercity) station op Lunetten-Koningsweg?) Er komt een nieuwe tramlijn voor de Zuid-kant van het Wiel en de spaken van P+R Westraven, naar aansluiting op de Uithoflijn bij Lunetten-Koningsweg. Is er al iets duidelijk over de beoogde ruimte van deze tram? Bijvoorbeeld tegen de snelweg aan tot aan de spoorbrug net Noordelijk van knooppunt Lunetten. Zal groen plaats moeten maken voor de tramlijn zoals bij de stadsboerderij Koppelsteede? Ik hoop erop dat bestaande groenvoorzieningen kunnen blijven bestaan, maar realiseer me dat de ruimte klein is.	Het is in dit stadium moeilijk te duiden wat de kans is dat het station Lunetten-Koningsweg wordt gerealiseerd. Duidelijk is dat de gemeente de kosten die gemoeid zijn met de realisatie van dit station niet in z'n eentke kan opbrengen. Financiering en dus commitment van andere overheden is een vereiste. In het Mobiliteitsplan is een afwegingskader opgenomen dat bedoeld is om te kunnen toetsen of maatregelen en projecten bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan. Het afwegingskader gebruiken we als handvat voor de bredere afweging bij het bepalen van nut en noodzaak van maatregelen, het prioriteren van maatregelen. Nee. Het getekende tracé is een optie voor een mogelijke ligging voor het tracé. Zie hoofdstuk 2 voor de status van het mobiliteitsplan en de daarin getekende verbindingen.
7	Ik heb met grote interesse het mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht gelezen en wil wat betreft de toekomstige ov-mogelijkheden graag wat aandachtspunten en aanvullingen geven van zaken die ontbreken in het huidige plan. Allereerst punten om Utrecht Centraal te ontlasten, daarnaast punten die in de directe omgeving van de stad Utrecht van belang zijn om ov-bereikbaarheid en gebruik te verhogen en om een goed alternatief te bieden voor gebruik van de auto en auto-infrastructuur uitbreidingen. Daarnaast wil ik vermelden dat een nieuw intercitystation bij Lunetten Koningsweg ook nadelen heeft, de doorgaande treinreiziger is hierdoor langer onderweg. Dit zou dan ook zeker niet voor alle intercity's een station moeten zijn, maar een beperkt	Sowieso dank voor uw inbreng en uitgebreide toelichting. We gaan op diverse suggesties in, echter niet allemaal. Enkele suggesties overstijgen namelijk de scope van het Mobiliteitsplan. Dat zijn veelal vraagstukken die onderzocht worden in het Toekomstbeeld OV. In paragraaf 2.7 wordt verduidelijkt hoe we Utrecht CS willen ontlasten.

	aantal treinen. Tevens ontlast een intercitystation op deze plaats niet de treinenloop op Utrecht Centraal. Iets wat wel mogelijk is door een verbindingsboog van Utrecht Overvecht naar Utrecht Leidse Rijn. Hieronder eerst twee mogelijkheden om reizigers beter te spreiden, meer robuustheid in het netwerk en een betere bereikbaarheid. Daarna volgen nog 7 punten (3 t/m 9) die ook direct van invloed zijn op bereikbaarheid en vervoerskeuze van/naar en langs de stad Utrecht. **1. Utrecht Maliebaan** Aan de oostkant van het centrum ligt een station dat in 1939 is gesloten voor reizigersverkeer, omdat het toentertijd als overbodig werd gezien en alles beter naar Centraal kon. Sindsdien is het aantal reizigers echter dusdanig toegenomen dat, zoals ook in het mobiliteitsplan genoemd wordt, de situatie is ontstaan hoe kunnen reizigers spreiden en de druk op Centraal verminderen. In dat kader van spreiding zou dan zeker moeten worden gedacht om dit station weer in gebruik te nemen voor regionaal verkeer. Op Utrecht Maliebaan zijn het benodigde aantal perronsporen hiervoor beschikbaar naast het Spoorwegmuseum. Naast het Maliebaan station heropenen is het heropenen van de halte Biltstraat (knooppunt met buslijnen onder andere naar Utrecht Science Park) aan te bevelen. Doordat de infrastructuur voor een groot deel al gereed is voor gebruik zullen de kosten vermoedelijk laag zijn. Tevens biedt dit vanuit de richting Hilversum en Amersfoort een snellere verbinding naar de oostkant van het centrum van Utrecht en kan dit station bijdragen aan oplossingen tijdens werkzaamheden en stremmingen op Utrecht Centraal. Helaas is er vanuit zuidelijke richting geen spoorverbinding meer naar Utrecht Maliebaan, anders hadden vanuit deze richting ook treinen kunnen rijden. Naar Utrecht Maliebaan zouden bij heropening gelijk de volgende treinen kunnen rijden: 2x per uur een sprinter vanuit Hilversum. 2x per uur een sprinter vanuit Amersfoort. Eventueel doorgetrokken vanaf de Valleilijn of de te reactiveren lijn Veenendaal - Amersfoort (zie verder in de tekst) De spitstreinen Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort, waarbij tussen Amersfoort en Utrecht Biltstraat zonder stop kan worden gereden. Het stationsplein Maliebaan zou dan mogelijk ook een verblijfsplein kunnen worden in plaats van een parkeervlakte.	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 Bilstraat ook niet haalbaar.

	Ik schat in dat realisatie op vrij korte termijn zou kunnen. Denk aan bijvoorbeeld dienstregeling 2023 of 2024. Voor de langere termijn zou kunnen worden gedacht aan een spoorboogtunnel onder de Driehoek zodat ook treinen uit de richting Utrecht Overvecht naar Utrecht Maliebaan kunnen. Utrecht Biltstraat zou indien de busverbinding dusdanig zwaar belast wordt in de toekomst via een 2,5 km lange trambaan kunnen worden verbonden met de huidige tramlijn naar het Science park. Deze komen dan vlak voor de kruising met de A27 samen. 2. **<u>Rechtstreekse verbinding Overvecht Leidse Rijn</u>** Een spoorbrug over of tunnel onder de sporen van tussen Amsterdam en Utrecht voor 2 sporen tussen Utrecht Overvecht en Utrecht Leidse Rijn zodat treinen niet meer alle treinen via Utrecht Centraal hoeven. Waarbij Utrecht Overvecht een intercitystation in Utrecht wordt. Voordelen onder andere: Ontlasting Utrecht Centraal zowel wat betreft reizigers als aantal kerende treinen. Zeker kerende treinen kosten veel capaciteit. Veel reizigers naar bestemmingen in de stad Utrecht zijn sneller op hun bestemming doordat je met Overvecht aan een andere kant van het centrum komt. De reistijd voor doorgaande IC-reizigers op traject Amersfoort - Den Haag wordt ca. 10 min korter. De reistijd voor reizigers met sprinters tussen de west en oostkant van Utrecht wordt ook veel korter. Met bijvoorbeeld ook 2x per uur een snelle IC tussen Den Haag en Twente die richting Hengelo alleen stopt op Utrecht Overvecht, Amersfoort en Deventer. Waarbij ook het grootste deel geschikt wordt voor 160 km/u i.p.v. 130/140 km/u. Indien de Lelylijn als internationale HSL zou worden aangelegd en van Amsterdam naar Berlijn via Groningen en Hamburg de snelste route is zou de IC Berlijn 1 van de 2 snelle intercity's kunnen zijn. Dan krijg je dus elk uur 1x Den Haag – Berlijn en 1x Den Haag – Enschede. En daarnaast 2x per uur een IC tussen Amersfoort, Utrecht Overvecht, Gouda en Rotterdam. Verder 4x per uur een sprinter die ervoor zorgt dat de reistijd tussen station Overvecht en station Leidse Rijn enorm afneemt van ca. 20-25 min naar 4-5 min.	Een 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.

	Dit project zou ook een flinke ontlasting van de snelwegen rond Utrecht kunnen betekenen en dus onderdeel vervangende investeringen in plaats van verbreding A27 Tevens kan deze rechtstreekse verbinding ervoor zorgen dat bij stremmingen op Utrecht Centraal en bij werkzaamheden oost – west verbindingen kunnen blijven rijden. Dit draagt daarmee ook enorm bij aan de robuustheid van het spoornetwerk. **3. <u>Heropenen sprinterstations tussen Hilversum en Utrecht</u>** Maartensdijk en Groenekan, waarbij de laatste in combinatie met de verzorgingsplaats A27 zou kunnen gaan dienen als P+R locatie. Vanwaar zowel Utrecht Centraal als Utrecht Maliebaan in ca. 6 a 7 minuten worden bereikt. **4. <u>Heropenen sprinterstations tussen Gouda en Utrecht</u>** Harmelen en Oudewater. 5. **<u>Vier sporen naar Arnhem - Duitse grens</u>** Vier i.p.v. dubbelspoor waarbij de nieuwe sporen geschikt zijn voor minimaal 200 km/u zorgt voor meer capaciteit en korte reistijd op deze route. Ook wordt de internationale bereikbaarheid hiermee verbeterd. Nationaal en internationaal kunnen zicht hier versterken. Utrecht - Arnhem kan i.p.v. 1x per 2 uur non stop in ca 30 min en anders ca 35 min elk half uur in ca 22-25 minuten. En daarnaast de gewone IC's. Op termijn denk ik lange afstand internationaal dan aan: 1x per uur een ICE afwisselend richting Basel en München gaat en met een snellere route door Köln. 1x per uur een IC richting Duisburg. Deze IC kan dan na Duisburg 1x per 2 uur door richting Köln Hbf en 1x per 2 uur richting o.a. Dortmund, Kassel, Erfurt en Dresden. 6. **Volledig vier sporen richting Eindhoven** Volledig vier sporen richting Eindhoven waarbij de nieuwe geschikt voor minimaal 200 km/u zorgt voor korte reistijden ook verder richting Zuid-Limburg en ook voor de sprinters die niet meer klem zitten tussen IC's. Vier sporen betekend ook dat een IC Utrecht-Den Bosch-Tilburg-Breda mogelijk is. En ook een IC die non-stop Utrecht Eindhoven aflegt in ca. 35-40 minuten. 7. **Reactivering Amersfoort – Overberg/ Rhenen-Kesteren/ Boog naar Nijmegen**	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. Opening van deze stations zal voor deze kernen een verbetering zijn voor de verbinding met Utrecht en andersom, maar of dat past in deze druk bereden lijn is onduidelijk. Versterken van de treincorridor Randstad – Arnhem – Rhein-Ruhrgebied wordt door de gemeente Utrecht onderschreven.

	Hierdoor worden Amersfoort Zuid, Leusden en Woudenberg-Scherpenzeel ook per trein bereikbaar. En kan dit zowel het wegennet oostkant Utrecht verlichten alsmede ook nog Utrecht Centraal. Ook de reistijd naar Nijmegen wordt hierdoor flink korter. En het spoornetwerk wordt hiermee robuuster. 2x per uur IC Utrecht Centraal – Driebergen Zeist – Veenendaal Centrum – Nijmegen 2x per uur sprinter Veenendaal – Amersfoort eventueel door naar Utrecht Maliebaan. 1 of 2x per uur: IC Amsterdam – Hilversum – Amersfoort - Veenendaal Centrum - Nijmegen De huidige sprinter naar Rhenen doortrekken naar Kesteren. 8. **Amsterdam-Utrecht** De plansnelheid van 200 km/u echt geschikt maken. Reistijdwinst zeker ook als Amsterdam Centraal - Utrecht Centraal vaker dan 1 x per 2 uur non stop gaat. Meer ICE/ internationale IC en een snelle IC naar Limburg die 200 km/u rijdt en tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven alleen op Utrecht Centraal stopt. Dan zou je op den duur toe kunnen naar 4 x per uur in ca. 20 minuten van Amsterdam Centraal naar Utrecht Centraal. 9. **Gebruikmaken van de boog Diemen - Bijlmer** Zeker als de Lelylijn wordt aangelegd zou een IC tussen Almere en Utrecht met alleen een stop in Amsterdam Bijlmer eenvoudig de reistijd tussen en Almere en Utrecht kunnen verkorten. Ik hoop dat alles duidelijk is omschreven en ben bereikbaar voor nadere toelichting.	
8	De "nieuwe ingerichte singel", ziet er mooi uit. Het doel, veilig en aangenaam voor fietsers is mislukt. Ik vind het bijzonder onveilig. De auto's rijden vaak hard en passeren elkaar terwijl er fietsers naast rijden. De snelheid van auto's zoe naar bv 10 km per uur moeten. Het deel vanaf parkeergarage Grifthoek tot aan de Weerdsluis niet veranderen om bovenstaande redenen. Het is een absurd plan en zéker belachijk om de rotonde weg te halen. Het is bovendien een mooi, uniek, groen middendeel wat mede bepalend is voor de sfeer van Utrecht aan de singel. Een digitale inloop is niet aan mij besteed. Laat aub de heilige koe niet op een voetstuk gezet worden.	Het Mobiliteitsplan gaat niet over de inrichting van wegen. Wel ligt het voor de hand dat het principe dat is toegapst voor de herinrichting van de singel op meer locaties zal worden toegepast. Uit metingen is gebleken dat de snelheid van het verkeer op de Malie- en Tolsteegsingel sinds de herinrichting gedaald is, maar nog wel regelmatig de maximale snelheidslimiet van 30 km/h overschrijdt. Ondanks dat de situatie niet helemaal is zoals we het liefst zouden zien, wijkt de situatie op de Tolsteegsingel/ Maliesingel niet heel veel af van andere situaties in de stad en is er niet direct sprake van een onveilige situatie maar meer van een op sommige momenten oncomfortabele situatie. Voor meer informatie zie de raadsbrief van 18 juli 2019.

9	Niet naar Zeist die tram. Gebruik Vanuit Zeist bestaande buslijnen naar USP en verdubbel die. Laat ze duurzaam rijden. De capaciteit Van de buslijnen is nu al jarenlang te laag. Zogenaamd omdat het niet rendabel zou zijn. Investeer in betere fietspaden naar USP. Volgens mij zijn daar al plannen voor en is eerste aanzet al gedaan. Laat de natuur met rust. Die hebben we nog hard nodig in de toekomst	Het doel van het doortrekken van de Uithoflijn is om Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken en om een aantal bestaande OV-knelpunten op te lossen. De op te lossen OV-knelpunten bevinden zich op de huidige OV-verbinding in Utrecht tussen Utrecht Science Park en Utrecht-Centraal en op het busstation van Utrecht-Centraal. Op de Heidelberglaan en op de binnenstadsas is sprake van een grote hoeveelheid bussen die conflicteert met de andere gebruikers van de openbare ruimte. Het terugbrengen van het aantal bussen per uur op de Heidelberglaan en de binnenstadsas draagt bij aan het vergroten van de robuustheid en snelheid van het OV, verbetert de leefbaarheid en verkleint het aantal conflicten met fietsers en voetgangers. Het verminderen van het aantal bussen op het busstation van Utrecht Centraal en Utrecht Science Park biedt daar verlichting van de druk en geeft ruimte voor andere bussen. Daarnaast wil de gemeente ook de fietsverbindingen met Zeist verder verbeteren. Zie paragraaf 2.6.9
10	Met grote verontrusting las ik onlangs in de Vierklank (23 december 2020) en in de Bilthovense krant dat er in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht gesproken wordt over de mogelijke wijziging van de route van buslijn 77. Deze bus zou in het plan, komende vanuit de Bilt/Bilthoven niet meer via de Biltstraat, de Schouwburg (!!!), Jans Kerkhof, Neude naar Station Utrecht rijden. Maar zou bij de Veemarkt rechtdoor gaan en via de Kardinaal de Jongweg zijn weg vervolgen naar station Utrecht. Dit betekent een enorme verslechtering voor alle inwoners van de Bilt en Bilthoven. Een heleboel mensen nemen deze bus, niet om naar station Utrecht te reizen maar naar andere bestemmingen. Velen stappen uit op de Biltstraat (overstappen op een andere bus aldaar, bijv. naar Diakonessenhuis) of als je naar de Schouwburg gaat, en ‘s avonds weer rechtstreeks terug wilt reizen naar de Bilt/Bilthoven. Velen stappen uit op het Jans Kerkhof of het Neude. Waarom alles concentreren op het Centraal Station? Als je daar ook niet hoeft te zijn. Voor de busmaatschappij een nadeel, want als je naar station Utrecht wilt kan je net zo goed de trein nemen, en waarschijnlijk nog wel beter. De trein is er binnen 10 minuten, dus veel sneller. Maar juist de mensen die niet op het station Utrecht hoeven te zijn en	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.

	dus eerder in de stad uitstappen nemen de bus. Bovendien als je in de Bilt woont is het treinstation Bilthoven vaak weer te ver. Of mensen gaan dan met de auto naar het Station Bilthoven rijden om de trein te nemen i.p.v. de bus. Laat de gemeente alsjeblieft niet dezelfde fouten steeds maken. Ook bij de aanleg van de tram naar de Uithof heb ik mij verbaasd over de route. Alsof er geen studenten in de stad wonen. Alsmaar je concentreren op van A naar B. Ik begrijp best wel dat de Gemeente het centrum een beetje wil ontlasten, maar dit gaat echt ten koste van de kwaliteit om met het openbaar vervoer te gaan reizen. Ik hoop dat de gemeente de Bilt zich hard gaat maken voor zijn inwoners, en dat de route van de buslijn 77 onveranderd zijn route mag blijven behouden via Biltstraat, Jans Kerkhof, Schouwburg etc. naar Station Utrecht.	
11	Bij deze wil ik reageren op de plannen die de gemeente Utrecht heeft voor de toekomst. Ik ben sinds 1986 taxichauffeur in Utrecht en weet dus wel waar ik over praat lijkt me. In alle plannen die er zijn staat niet 1 letter over taxi's die naar mijn mening een uitstekend vervoersmiddel zijn om mensen van en naar het centrum te brengen, nog sterker, taxi's worden steeds meer geweerd uit de binnenstad door middel van omrijden of het gewoonweg niet meer mogen rijden over bepaalde busbanen. Naar mijn mening een gemiste kans	In het Mobiliteitsplan staat het volgende over taxi (blz. 95 van de inspraakversie): Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebiedenzonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen. De gemeente kiest voor taxistandplaatsen in het stadscentrum (bij uitgaanstraten en uitvallocaties) en bij Utrecht Centraal en de drukkere treinstations. De reiziger moet vanaf de taxistandplaatsen kunnen rekenen op goed kwalitatief taxivervoer. De gemeente ziet toe of taxichauffeurs voldoen aan de kwaliteitseisen. Medegebruik van bus- en trambanen is slechts mogelijk wanneer dit geen invloed heeft op de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De gemeente ziet een toenemende vervlechting van de opstapmarkt (vanaf standplaatsen) en besteld vervoer (bijvoorbeeld via app of telefoon bestelde taxi's). Samen met betrokken partijen en andere overheden gaan we zoeken naar een wijze om de schaarse openbare ruimte optimaal te benutten.

12	*De meegestuurde bijlagen bij deze inspraakreactie zijn opgenomen in de bijlage.* INLEIDING *Het Mobiliteitsplan* Het Mobiliteitsplan (inclusief de daarbij behorende parkeervisie) ('Plan') ziet op de stad als geheel. Het Plan kijkt naar het jaar 2040, en beoogt vast te leggen hoe Utrecht er dan uit ziet en hoe we onszelf dan verplaatsen. Het Plan verwoordt dit als volgt: "*Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat*." (p.1) Utrecht wil dat (vrijwel) iedere wijk een eigen centrum heeft waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. "*Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. 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. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.*"(p.1) Besloten wordt deze samenvatting van waar Utrecht naar toe wil werken met de volgende woorden: "*Utrecht wil een inclusievestad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk*."(p1) <u>Laat voorop staan dat Binnenstad030 deze doelstellingen en beleidsuitgangspunten in zijn algemeenheid begrijpelijk en passend vindt, ervan uitgaand dat het woon- en leefklimaat van de binnenstadsbewoner voldoende geborgd is.</u> Er zijn beleidskeuzes gemaakt die niet iedereen in alle opzichten tevreden zal stellen; duidelijk is dat om bepaalde voordelen te bereiken er ook nadelen geaccepteerd moeten worden. Niet uit te sluiten is dat sommigen zullen vinden dat bepaalde keuzes onevenredig nadeel betekenen en daarom om andere oplossingen vragen. Deze zienswijze beoordeelt het Plan (in principe) alleen vanuit de positie van de gemiddelde binnenstadsbewoner maar betrekt daar ook het belang van de (kleinere) ondernemer in de binnenstad bij.	Op hoofdlijnen is de beantwoording terug te vinden in paragraaf 2.13 Binnenstad en Zuidpoort. Daar zijn we blij mee! Het woon- en leefklimaat van de binnenstadsbewoners wordt serieus meegewogen in alle plannen van de gemeente.

	Het belang van bewoning in de binnenstad Bewoners en ondernemers vormen al eeuwen de ruggengraat van elke stad, zij houden de stad trots overeind. De bestuurders van de stad zijn hun vertegenwoordigers, de belangenbehartigers van beide groepen. Al 900 jaar bestaat de stad Utrecht bij de gratie van haar bewoners. Juist ook voor sociale samenhang, economische groei en behoud van de monumentaliteit van de binnenstad is stabiele bewoning van grote waarde. Voor een circulaire economie in de Binnenstad is stabiele bewoning een voorwaarde. Daarbij staat verscheidenheid aan bewoners voorop want verschillende bestedingspatronen houden verschillende soorten bedrijvigheid in leven. Ook blijkt stedelijk gezinsleven telkens weer goed voor de economie en bedrijvigheid van de stad. Een levendige toegankelijke Binnenstad, daar willen de bewoners zijn, daarom gaan mensen daar wonen. Het is dus in het belang van de stad om ervoor te zorgen dat het woon- en leefklimaat in de Binnenstad aantrekkelijk blijft voor de bewoners in al hun verscheidenheid. Zij zorgen voor een aangenaam verblijfsklimaat voor bezoekers en zijn zo ook van waarde voor de economie van de binnenstad. Als pas bij uitwerking in de toekomst van het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie mocht blijken dat de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de Binnenstad niet voldoet aan de eisen die een aantrekkelijk woon- en leefklimaat stellen, dan schiet het Plan tekort. Een van de duidelijke adviezen die de Raad voor de Leefomgeving in zijn rapport '*Toegang tot de stad*'1 en als ondertitel '*Hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*' geeft, is dat "*bij ruimtelijke visies en grote ruimtelijke plannen (in het kader van de Omgevingswet) … vooraf getoetst moeten worden welke gevolgen de plannen hebben op de toegang voor verschillende groepen inwoners*." (p.34) Het Plan (inclusief de Parkeervisie) is ongetwijfeld een dergelijk 'groot ruimtelijk plan' maar de aanbevolen toetsing ontbreekt. Het is daarom van belang te bezien in welke mate dit Plan voldoende de ondergrens verkent die nodig is om de woon- en leefomgeving van de verscheidenheid aan bewoners van de Binnenstad voldoende aantrekkelijk te houden en duidelijk maakt dat die ondergrens in alle gevallen leidend zal zijn en in de afweging betrokken zal worden. *De 15 minuten stad* Wij adopteren graag het concept dat de Raad voor de Leefomgeving in zijn rapport	Fijn dat u het concept van de 15 minuten stad omarmt. In het aangehaalde RLI advies is aangegeven: "Dat vertaalt zich in de doelstelling dat voorzieningen binnen vijftien minuten te voet, met de fiets of met het ov bereikbaar moeten zijn. Dit betekent dat maatregelen nodig zijn die de nabijheid van voorzieningen en de fijnmazigheid van het mobiliteitsnetwerk verbeteren." Dit is precies waar wij op inzetten met het mobiliteitsplan, namelijk prioriteit geven voor de voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. Voor binnenstadsbewoners zijn voorzieningen binnen 15 minuten lopend, op de fiets of met een vorm van deelmobiliteit bereikbaar.

	introduceert om de leefbaarheid van de stad te garanderen althans wat de Raad (heel breed) definieert als 'toegang'. De RLI ziet drie sleutelfuncties van de stad en oordeelt dat voor elk van de stedelijke sleutelfuncties verbetering van de toegang nodig is: Het gaat om (1) Publieke voorzieningen, (2) Wonen en (3) Vervoer. Ten aanzien van de laatste adviseert de Rli "*om als uitgangspunt van het vervoersbeleid in Nederland te kiezen dat alle burgers tegen redelijke kosten (in termen van geld, tijd en moeite) de gewenste vervoersbewegingen kunnen maken. Dat vertaalt zich in de doelstelling dat voorzieningen binnen vijftien minuten te voet, met de fiets of met het ov bereikbaar moeten zijn. Dit betekent dat maatregelen nodig zijn die de nabijheid van voorzieningen en de fijnmazigheid van het mobiliteitsnetwerk verbeteren*." (p.9). Vanzelfsprekend is die 15-minutentoets ook een toets die van belang is om te beoordelen of toegankelijkheid van het wonen voldoende is. In feite gaat het hier om een concrete toets die dient om de leefbaarheid van de stad voor haar bewoners meetbaar te maken. Binnenstad030 zal daarom die toets voorstellen als het gaat om de ondergrens te bepalen van wat de binnenstadsbewoner mag verwachten ter bescherming van de toegankelijkheid van zijn leefomgeving. *Gevolgen voor bewoners onvoldoende in kaart gebracht* Het Mobiliteitsplan ziet op de stad als geheel maar laat geheel onderbelicht welke consequenties het plan heeft voor de bewoners in de verschillende stadsdelen, terwijl in de Binnenstad al concrete maatregelen zijn voorgesteld. Het Plan ontbeert een heldere analyse van het mobiliteitsvraagstuk in verhouding tot de eisen die het behoud van een gezonde en aantrekkelijke woon- en leefomgeving van de bewoner stelt. Binnenstad030 constateert dat de consequenties van het Plan voor de bewoners kennelijk niet voldoende ver zijn doorgedacht. VOETNOOT; 1 In september 2020 heeft de Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur (RLI) een rapport uitgebracht met als titel '*Toegang tot de stad*' en als ondertitel '*Hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*' (https://www.rli.nl/publicaties/2020/advies/toegang-tot-de-stad-hoe-publiekevoorzieningen-wonen-en-vervoer-de-sleutel-voor-burgers-vormen). Dit advies is zeer kennelijke van bijzonder belang geacht voor het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie en het Plan vertoont daar ook kenmerken van.	

	Er wordt geen enkele overweging gewijd aan de eisen die de woon- en leefsituatie van de bewoners stelt, terwijl het Plan zodanig ruim is opgezet dat bewoners onvoldoende daarin onvoldoende bescherming kunnen vinden. Dat maakt dat bij concrete uitwerking van het Plan de voor bewoners en bewoning vereiste bereikbaarheid en de toegankelijkheid niet hoeft te voldoen aan eisen die een aantrekkelijk en passend woon- en leefklimaat stellen. Die lacune bestaat in het bijzonder voor de positie van de bewoner van de Binnenstad waar het uitgangspunt van et Plan is dat de ruimte zeer schaars is, maar is er evenzeer voor bewoners van andere gebieden waar de gemeente de groei van de stad wil concentreren (nl. rondom 'knooppunten'; zie p. 30, kopje 'nabijheid'). Deze zienswijze concentreert zich op de 'Binnenstad', d.w.z. het gebied binnen de singels. Wat in deze zienswijze wordt opgemerkt ten aanzien van de binnenstad zal niettemin in meer of mindere mate ook toepasselijk zijn op andere binnenstedelijke knooppunten. BEZWAREN VANUIT HET PERSPECTIEF VAN DE BINNENSTADSBEWONER Hierna volgt een analyse van de aspecten die voor woon- en leefsituatie van de binnenstadsbewoner van belang zijn maar naar het oordeel van Binnenstad030 onvoldoende duidelijk zijn of onvoldoende specifiek benoemen dat de binnenstadsbewoners zich beschermd mogen voelen in hun belang daarbij. VOETGANGERS Een van de doelen van het Plan is "*Meer ruimte voor de* voetganger"(p.32). Uitgangspunt voor beleid is onder meer het gegeven dat in "*In en rondom de binnenstad en Utrecht Centraal* *… de voetganger steeds meer in de knel* [*komt*]".(p.22) In de Binnenstad, zo zegt het Plan, "*is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit*". Er is daarnaast een noodzaak" *om de openbare ruimte te vergroenen en ruimte voor de opvang van water te creëren*" waarvoor openbare ruimte nodig is, maar dat "*zorgt voor een aantrekkelijkere openbare ruimte en maakt lopen en fietsen aangenamer*".(p.28) In de Binnenstad rijdt daarom "*alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast).*"(p.38) Daarnaast is meer "*ruimte voor verblijven … nodig in … de binnenstad*".(p.68) Dit alles leidt tot het volgende beleidsvoorstel ten aanzien van, onder meer, de Binnenstad: "*De voetganger krijgt een centrale plek … . In … centrum Utrecht … is de voetganger*	

	(samen met de fietser) hoofdgebruiker. Dit vergt een extra hoge kwaliteit voor voetgangers. *In de binnenstad … wordt het voetgangersgebied vergroot. In de binnenstad is ook buiten het voetgangersgebied meer aandacht voor de voetganger nodig. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied 'te gast' te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.*" (p.66) Dit beleidsvoornemen is naar het oordeel van Binnenstad030 passend en goed afgestemd op te verwachten ontwikkelingen, maar het mist voldoende concreetheid en nuance als het gaat om het gebruik van fiets, auto en transportmiddelen ten behoeve van ondernemingen en woonhuizen in de binnenstad. Hier beperken wij ons tot de voorgenomen uitbreiding van het voetgangersgebied. Bij de hiernavolgende onderwerpen 'fietsers' en 'auto's/parkeren' komen nog andere aspecten aan de orde. Het Plan beoogt vergroting van voor de voetganger beschikbare openbare ruimte door met name beperking van de parkeerruimte. Opvalt dat geen (kenbare) plaats wordt ingeruimd voor het vergroten en verbeteren van de openbare ruimte ten behoeve van de voetganger door het verbieden of verminderen van uitstallingen, reclamezuilen en andere niet noodzakelijke obstakels en het beperken van terrassen respectievelijk het vergroten van doorgangen. Voor de gestalde fietsen verwijzen wij naar het onderwerp 'fietsen'. Uitbreiding van het voetgangersgebied stuit op veel bezwaren; niet alleen van degenen die daar wonen maar ook van binnenstadsbewoners buiten dat gebied, winkeliers binnen en buiten dat gebied en inwoners van Utrecht buiten de binnenstad. Voor bewoners van het gebied betekent het een enorme aantasting van hun leefomgeving, hun bereikbaarheid (voor dienstverleners, familie en kennissen) en hun woongenot; voor winkeliers een aantasting van de (eigenhandige) bevoorrading van hun winkels en bereikbaarheid voor klanten. Alle anderen voelen zich voornamelijk aangetast in de bereikbaarheid van de gewenste bestemming met de fiets of klagen over de te grote afstanden die zij nu moeten lopen om de gewenste bestemming te bereiken. De gemeente heeft tot nu toe geen op de gevolgen voor bewoners van een aanwijzing tot voetgangersgebied gericht onderzoek gedaan en vele signalen daarover miskend; er is geen acht geslagen op de petitie van binnenstadsbewoners of op de enquête die Binnenstad030 heeft gedaan; er is geen	Mobiliteitsplan is visiedocument met planhorizon 2040. Uitwerking in concrete maatregelen volgt in een mobiliteitsproject dan wel gebiedsontwikkeling. Verder verwijzen we naar hoofdstuk 2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan De brede afweging over het ruimtegebruik is uitgewerkt in de omgevingsvisie Binnenstad, die ook dit voorjaar ter inzage ligt (t/m 19 april). Daar staat in hoofdstuk 4 'Ruimte maken' precies beschreven waar u om vraagt. "Om de binnenstad voor meer mensen aantrekkelijk te maken, is het belangrijk dat de openbare ruimte sfeervol, veilig en toegankelijk is ingericht voor gebruik door iedereen. In 2040 is er meer publieke ruimte die door iedereen kan worden benut en niet permanent wordt toegewezen aan één bepaalde functie. Het maken van meer ruimte en het verbeteren van de kwaliteit van deze ruimte gaan hand in hand. De binnenstad wint aan kwaliteit als de buitenruimte minder vol staat met objecten die de aandacht afleiden van de gebouwen met etalages, straten en pleinen, het groen en het water. Er is alleen plek voor objecten die bijdragen aan de sfeer van de binnenstad en tegelijkertijd het gebruik mogelijk maken. Met het oog op het groeiende ruimtegebrek in 2040, kiest de gemeente er de komende jaren voor om steeds minder permanente claims te accepteren en beleid en handhaving hierop toe te snijden. In 2040 ziet de binnenstad er aantrekkelijker uit doordat de buitenruimte als geheel wordt benaderd en de benodigde functies in samenhang een plek krijgen, zowel in plaats als in

	onderzoek gedaan naar de dagen en uren dat de uitbreiding noodzakelijk was (met het oog op Corona dan wel in het algemeen). De ervaring van velen was dat voor grote delen van het (op dit moment tijdelijke) voetgangersgebied de gehanteerde dagen en tijden onnodig uitgebreid respectievelijk de ontheffende venstertijden veel te beperkt zijn. Niet minder dan 40 bewoners en winkeliers in het tijdelijke voetgangersgebied (waarvan 25% winkeliers) hebben zich dan ook verzet tegen de verkeersbesluiten die de aanwijzing van het tijdelijk voetgangersgebied behelsden. <u>De conclusie van Binnenstad030 is dat een noodzaak tot uitbreiding van het voetgangersgebied in de binnenstad voorlopig nog niet gebleken</u> is en ook een definitieve uitbreiding van de het winkelgebied niet aan de orde is zolang de effecten van de hierboven en hierna genoemde maatregelen niet bekend zijn (het sterk beperken van het commercieel gebruik van de openbare ruimte, het weren van ander verkeer dan noodzakelijk bestemmingsverkeer in de binnenstad, het weren van langparkeren, het beperken van de verkeerssnelheid, het nemen van maatregelen om de uitgaansmogelijkheden in andere delen van de stad te vergroten en het staken van campagnes om meer bezoekers te trekken). <u>In het Plan dient in ieder geval opgenomen te worden dat uitbreiding van het voetgangersgebied in samenspraak met bewoners en ondernemers</u> alleen dan kan worden overwogen als alle de hierboven bedoelde maatregelen onvoldoende effect blijken te sorteren en dan slechts als de nadelige effecten voor bewoners (in de binnenstad en daarbuiten) en ondernemers van de invoering van een vergroot voetgangersgebied deugdelijk zijn onderzocht en in ieder geval een oplossing gevonden is voor de toegankelijkheid per fiets van bestemmingen in het (bestaande of eventueel uit te breiden) voetgangersgebied en een beter perspectief kan worden geboden voor de bereikbaarheid van eigen woning en onderneming. <u>Ook dient de noodzakelijke omvang van het voetgangersgebied minimaal eens in de vijf jaar te worden geëvalueerd.</u> <u>Van belang is ook dat opgenomen wordt dat er in de Binnenstad meer verblijfruimte (ontmoeting/recreatieve ruimte, speelruimte) speciaal voor bewoners komt, bijvoorbeeld op beperkter toegankelijke binnenterreinen.</u> FIETSERS	tijd. Om de gezamenlijke economische waarde en de gebruiksmogelijkheden van de binnenstad te vergroten wordt privaat gebruik beperkt in de ruimte of flexibel gemaakt in de tijd.” Het mobiliteitsplan evenals de omgevingsvisie Binnenstad hebben het planhorizon 2040. 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. In de omgevingsvisie binnenstad (hoofdstuk 21. De voetganger voorop) 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 persé met enige regelmaat geëvalueerd. Uiteraard zal de gemeente regelmatig monitoren of er geen ongewenste ontwikkelingen of knelpunten ontstaan. In dat geval zal naar een passende oplossing worden gezocht. Wij richten ons erop meer verblijfsruimte voor iedereen te creëren. Beperkt toegankelijke terreinen willen we juist toegankelijker en aantrekkelijker maken als rust en stilteplekken in de stad.

	Utrecht zet in op verdere groei van het fietsgebruik en verwacht dat er in 2040 75% meer fietsers zijn. "*Met name in de binnenstad (gehele binnenstadsas) en in het stationsgebied rondom station Utrecht Centraal (Smakkelaarsveld, Van Sijpestijntunnel) is het niet mogelijk of wenselijk om verdere groei op te vangen*." Er worden daarom "*nieuwe routes om de stedelijke drukte van de binnenstad heen*". Er komen routes *"'om de noord' via de* *Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel … voor fietsers tussen Utrecht* *Noordwest en Utrecht Science Park, evenals de route 'om de zuid' via Galgenwaard, Koningsweg en Ledig Erf voor fietsers tussen Utrecht Zuidwest en het Utrecht Science Park*." (p.72). Utrecht hoopt daarmee de groei van het fietsverkeer door de Binnenstad, te voorkomen en met name ook de oost/west verbinding over de Binnenstadsas (Vredenburg, Lange Viestraat, Nobelstraat), te ontlasten. (Zie ook hierna onder 'Ruimtelijke Ordening en veiligheid) Over het fietsparkeerprobleem zegt het Plan dit: "*Naast de drukte op de fietspaden, wordt door de groei van het aantal fietsen ook het stallen van fietsen op drukke plekken in Utrecht problematisch. Enerzijds ontstaat op drukke plekken een tekort op voorzieningen om netjes en veilig te stallen en anderzijds vormen verkeerd gestalde fietsen een obstakel voor voetgangers en minder validen*." (p.121) Verder weinig meer dan het voornemen tot "*Uitbreiden inpandige en (tijdelijke) buitenstallingen.*" en "*Handhaving onveilige en belemmerende gestalde fietsen (mits er voldoende stallingscapaciteit in de omgeving is.*"(pg78) Het Plan voorziet dus niet in een duidelijk prioritering en differentieert al helemaal niet naar de verschillende stadsdelen. <u>Het Plan bevat dus geen enkele urgentie om juist in de Binnenstad, waar de behoefte om de openbare ruimte te verlossen van fietsparkeerders nijpend is (zie hierboven bij 'Voetgangers') zo snel mogelijk maatregelen te nemen. Dit klemt temeer omdat pas dan opgetreden gaat worden tegen foutparkeren.</u> <u>In het Plan dient daarom opgenomen te worden dat de gemeente bij voorrang zal inzetten op het op orde te krijgen van fietsparkeren in de drukke delen van de Binnenstad zodanig dat gehandhaafd kan worden en voorkomen kan worden dat met name uitgeweken moet worden naar de maatregel van uitbreiding van het	Er wordt constant gewerkt aan het uitbreiden van fietsparkeren. Handhaving op fout 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. Verder verwijzen we naar sub paragraaf 2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad Fietsen die verkeerd gestald staan, kunnen gevaarlijke situaties opleveren of overlast veroorzaken. Drukke plekken moeten goed bereikbaar zijn. Ook moeten gebouwen bij calamiteiten snel en veilig verlaten kunnen worden. De gemeente verwijderd daarom dagelijks gevaarlijk gestalde of overlastgevende (brom)fietsen. Dit doen we in het winkel- en uitgaansgebied in

	voetgangersgebied. Voor de meeste binnenstadsbewoners (veelal geen autobezitters) is de fiets hun primaire vervoerswijze. Het Plan dient daarom ook tot uitdrukking te brengen dat die bewoners in hun fietsgebruik niet – of alleen in uiterste noodzaak - belemmerd mogen worden. AUTO'S/PARKEREN Voor de auto is de insteek van het Plan: "*goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer*"(titel van §6.4). Het Plan zegt inhoudelijk daarover: "*We zetten … in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). ….. We zetten echter ook in op* *bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen.*" en: "*Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto's die naar die bestemming rijden.*"(p.98) Kennelijk wordt dus autoverkeer van bezoekers aan de Binnenstad (voor winkelen, museumbezoek of uitgaan) ook gezien als 'noodzakelijk autoverkeer', zodat tot ten minste 2040 de binnenstadsbewoners en ondernemers voor de noodzakelijke bereikbaarheid van hun woning of onderneming voor parkeergelegenheid en hun laad- en losplaatsen moeten concurreren met bezoekers voor winkelen, museumbezoek of uitgaan. En dat terwijl het Plan ervan uitgaat dat "*het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen*"(p.66) en gestadig het aantal parkeerplaatsen zal worden verminderd (p.98). Al dat, gevoegd bij het feit dat al vergevorderde plannen bestaan om de Oudegracht en het Janskerkhof op afzienbare termijn (5 jaar) parkeervrij te maken en om de parkeergelegenheid in de parkeergarage Strosteeg op te heffen, leidt tot de conclusie dat het Plan in zijn huidige vorm onvermijdelijk tot een groot tekort aan parkeergelegenheid (ook voor laden en lossen) voor bewoners en ondernemers in de Binnenstad zal leiden en dat is een onredelijk bezwarend en onaanvaardbaar gevolg voor het woon- en leefklimaat aldaar, omdat daarmee de aantrekkelijkheid om zich in de binnenstad te vestigen voor zowel ondernemers als een voldoende diverse groep van burgers te veel geweld wordt aangedaan. Als, zoals Binnenstadsbewoners zouden mogen verwachten, de resterende plaatsen primair bedoeld zullen zijn voor bewoners, dan is duidelijk dat het vinden van	de binnenstad, rond het station en op andere plekken waar dit nodig is. Op de site van de gemeente kunt u hier meer informatie over vinden. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals voetgangers en fietsers. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners) en aan de rand van de stad (voor bijvoorbeeld en winkel- en recreatiebezoek). 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, invaliden, (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.

	parkeerplaatsen voor winkel- en recreatiepubliek een steeds frustrerendere inspanning zal blijken met alle parkeerexcessen van dien. Daarbij komt dat er op dit moment in het Plan ook geen voorstel ligt om de parkeerduur in de binnenstad te beperken. Het lijkt eerlijker om zo snel mogelijk volstrekt duidelijk te maken dat de openbare ruimte in de binnenstad niet langer bedoeld is als parkeerplaats voor winkel- en recreatiepubliek door de Binnenstad af te sluiten voor dit soort verkeer. Om nog beter invulling te geven aan de wens om meer ruimte voor voetgangers (en fietsers) te creëren zal de gemiddelde Binnenstadsbewoner het niet als onredelijk ervaren als de langparkeergelegenheid (waarmee een parkeerduur van meer dan zeg 15 -voor inladen-van inkopen- tot zeg 30 minuten -voor laden en lossen voor bewoners- bedoeld wordt) binnen de Singels wordt opgeheven. Dan is wel vereist dat voldoende langparkeergelegenheid aanwezig is binnen zeg maximaal 15 minuten lopen (of zeg ongeveer 750 meter) van de woon- of vestigingsplaats. Uiteraard behoudens een medische of andere objectieve noodzaak om dicht bij huis te parkeren of een redelijke noodzaak om langer te moeten laden of lossen. Onder die voorwaarden voorziet Binnenstad030 geen groot verzet en lijkt die maatregel niet onevenredig, afgezet tegen alle andere belangen. <u>Beleidsmatig lijkt daarom de enige oplossing het afsluiten van de Binnenstad (dus binnen de singels) voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ontheffing voor “*noodzakelijk*” verkeer, ruwweg te definiëren als alle gemotoriseerd verkeer dat een legitieme bestemming heeft in de binnenstad.</u> Onder de geschetste voorwaarden voorziet Binnenstad030 geen groot verzet tegen een dergelijke afsluiting en lijkt die maatregel niet onevenredig, afgezet tegen alle andere belangen. De technische middelen voor een weinig beheersintensief, effectief, flexibel en soepel werkend controlesysteem zijn voorhanden en beproefd. Door middel van elektronische kentekencontrole en een goed ontworpen app kan een systeem opgezet worden waarin geregistreerde belanghebbenden zelf de kentekens kunnen opgeven van toegelaten gemotoriseerd verkeer2. Bijkomend voordeel is dat sluipverkeer door de binnenstad zo goed als verdwijnt en allerlei verkeersbeperkende maatregelen om dat tegen te gaan (zoals afsluiting vanuit een bepaalde richting of compartimentering) kunnen worden opgeheven. Bijkomend voordeel is ook dat de maatregel zal leiden tot een vergroot gebruik van de parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Onderzocht zal nog wel moeten	Betaald parkeren is de meest effectieve manier is om en parkeeroverlast tegen te gaan. Dit combineren wij met het aanbieden van parkeeralternatieven elders en een goed mobiliteitsaanbod om de stad bereikbaar en toegankelijk te houden. Het afsluiten van een buurt of uitsluitend parkeren voor vergunninghouders heeft meer nadelen dan betaald parkeren. Bezoek kan dan bijvoorbeeld niet of minder makkelijk in de wijk parkeren. Dit geldt dan ook voor mensen met een beperking, zorgverleners, en aannemers/loodgieters, etc.

	worden in hoeverre het wenselijk of noodzakelijk is een grotere parkeergelegenheid te creëren nabij de zuidoosthoek van de binnenstad zowel in het geval de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer gesloten zal worden als wanneer langparkeren in de binnenstad wordt verboden. VOETNOOT: 2 Afhankelijk van de (op te geven of gegeven) reden voor gebruikmaking van de ontheffing kunnen daaraan voorwaarden worden verbonden zoals duur van het bezoek of de te kiezen route dan wel de te gebruiken laad- en losplaats (en mogelijk zelfs een slottijd daarvoor). Bewoners en ondernemers kunnen bijvoorbeeld ook urenquota toegewezen krijgen, die zijn afgestemd op het redelijk gebruik. Het komt Binnenstad030 voor dat in het laatstgenoemd geval het verwijzen van bewoners en ondernemers naar de in het plan genoemde P&R locaties voor het langparkeren aan de buitenrand van de stad niet in overeenstemming is met de geformuleerde maximaal 15 minuten/750 meter norm. Bijkomend voordeel is ook dat de beprijzing van het ontheffingensysteem eenvoudig afgestemd kan worden op draagkracht noodzaak en werkelijke beheerkosten. In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat 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. OPENBAAR VERVOER Het Plan voorziet erin dat de binnenstad ontlast gaat worden van OV met regionale bestemmingen zoals de Bilt en Zeist. Het doel is om “*op de binnenstadsas (Sint Jacobsstraat/Vredenburg-Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof- Nobelstraat-Lucasbrug) meer ruimte voor de voetganger en andere functies, zoals groen en verblijfsruimte*” te maken. Tegelijkertijd wil de gemeente “*de OV-bereikbaarheid van deze binnenstadsas borgen voor de vele duizenden reizigers met een herkomst of bestemming aan deze binnenstadsas.*”(p.88) Deze “borging” zal moeten bestaan uit het “*transformeren van al het OV op binnenstadsas naar speciale*	

	OV-lijn voor de binnenstad" (p.97). Daartoe wordt lijn 28 aangewezen die het Centraal Station via de binnenstadsas verbindt met het USP en Zeist (p.132). Daarnaast voorziet het Plan in een "basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken"… "*vergelijkbaar met de huidige stadslijnen*".(p.91) Anders dan de opmerking dat het "*vanwege de leefbaarheid en verblijfskwaliteit gewenst het aantal (bus)voertuigbewegingen door de binnenstad niet verder te laten groeien*".(p.80), is niet duidelijk hoe -anders dan over de binnenstadsas – het OV voor de binnenstadsbewoners (en de bezoekers daarvan) zal zijn geregeld. In de plannen zullen alleen bezoekers aan de binnenstad die per OV uit de richting Zeist/USP komen de reële gelegenheid hebben om op de binnenstadsas uit te stappen. Alle andere bezoekers komen aan op CS of Vaartse Rijn. Het is de vraag of daarmee in de behoefte aan OV direct naar bestemmingen in de binnenstad voldoende voorzien zal zijn. Op dit moment reeds wordt niet voldaan aan de eis van een bushalte binnen 400 meter (p.92) op veel plaatsen in de stad. Het OV dat er wel is (lijn 2) is weinig frequent en onbetrouwbaar. Waar de bezoekers steeds meer aangewezen zullen zijn op de benenwagen is er alle reden om te bezien of een kleinschaliger frequenter (waardoor betrouwbaarder) en meer door de verschillende kwartieren rijdend OV haalbaar is dat op meer plaatsen aan te houden is om op of uit te stappen met goede aansluiting op de belangrijke knooppunten in de directe nabijheid van de binnenstad (en/of de P+R locaties buiten de ring). De ondernemers in de Binnenstad en de bewoners daar zullen dan pas profiteren van het beoogde fijnmazige netwerk dat ook aan andere wijken wordt beloofd. <u>In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat een maatwerkoplossing voor de bereikbaarheid per OV van de binnenstad nodig zal zijn van een hogere en fijnmaziger kwaliteit dan tot nu toe het geval is.</u> Onduidelijkheid over verbindingen tussen de Binnenstad en de omliggende wijken en knooppunten dient weggenomen te worden. RUIMTELIJKE ORDENING EN VEILIGHEID Het Plan noemt verschillende uitgangspunten uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) die mede de basis vormen voor de doelstellingen daarvan. Dat zijn onder meer (1) creëren van '*Nabijheid*', dat wil zeggen het "*concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten*" en 'Geen groei autoverkeer', of te	Het openbaar vervoer dient als ruggengraat van het Utrechtse mobiliteitssysteem. Lopen- en fietsen zijn een belangrijk onderdeel van het voor- en natransport en nieuwe vormen van deelmobiliteit vormen een breed aanbod om de bereikbaarheid van de stad in de toekomst te borgen.

	wel het opvangen van de mobiliteitsgroei “met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit” om zodoende bij te dragen “*aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat*”. (Alles p.30) Beide uitgangspunten beogen de ongewenste mobiliteit te verminderen. Maar de Binnenstad heeft last van een te grote bezoekersdruk en heeft behoefte aan meer maatregelen om die te verminderen. Dat zijn in ieder geval maatregelen om de uitgaansmogelijkheden in andere delen van de stad te vergroten zodat de bezoekerslast van uitgaanspubliek voor cultuur, horeca, evenementen en winkelstraten beter over stad te verdelen is en de binnenstad ontlast wordt. Daarnaast is onbegrijpelijk dat desondanks nog steeds campagnes worden gevoerd om nog meer bezoekers naar de Binnenstad te lokken. Nogal opvallend blijven beide aspecten ongenoemd, hoewel van ontlastende maatregelen in dat opzicht ook een aanmerkelijk effect verwacht mag worden op de mobiliteit en er aanleiding is ook in deze opzichten beleid te voeren om die druk te verminderen. Het is daarom wenselijk dat de noodzaak van integrerend (en flankerend) beleid in voornoemde zin uitdrukkelijk in het Plan wordt opgenomen. Daarnaast is eigenlijk niet goed te begrijpen waarom het Plan niet voorstelt om van de wegen in de gehele Binnenstad een ‘erf’, zeg maar een ‘stadserf’ te maken. Dit type weg is bedoeld om een gebied te markeren waar de verblijfsfunctie (lopen, spelen, ontmoeten enzovoorts) prioriteit heeft boven de verkeersfunctie van de weg. Het kan worden toegepast in binnensteden, winkelgebieden en stationsgebieden. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) bepaalt ten aanzien van een ‘erf’: • Voetgangers mogen de gehele breedte van de straat benutten om te lopen; • Er mag niet sneller dan 15 kilometer per uur worden gereden; door alle weggebruikers, behalve voetgangers!; • Er mag alleen geparkeerd worden op daarvoor aangegeven plaatsen. De wettelijke regeling lijkt bij uitstek gericht op precies datgene wat op verschillende manieren tot uitdrukking wordt gebracht ten aanzien van de gewenste prioriteit van de voetganger (en de fietser) in de binnenstad. een belangrijk aspect is dat de onveiligheid als gevolg van het verschil in snelheid in belangrijke mate opgeheven door de beperking van de snelheid van auto’s, scooters, bakfietsen én (al dan niet elektrisch ondersteunde) fietsers.	Utrecht is een gastvrije stad en wij omarmen onze bezoekers. Wij zoeken naar een goede balans en willen de stad zo inrichten dat iedereen ervan kan genieten. Hiervoor verwijzen wij naar de omgevingsvisie binnenstad.

	Een dergelijke maximumsnelheid maakt de integratie van auto, fiets en voetganger makkelijker en komt ontegenzeggelijk ook de bescherming van het wervengebied ten goede, waar (anders dan op dit moment de suggestie is) niet alleen beperking van gewicht maar juist ook van snelheid belangrijk zal blijken. De toepasselijke wettelijke regeling kan desgewenst nog aangevuld worden met bestuursrechtelijk te sanctioneren voorschriften te verbinden aan de te verlenen ontheffingen van een algemeen geldende sluiting van de Binnenstad voor motorvoertuigen. In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat het aanwijzen van (een groot deel van) de Binnenstad als erf (stadserf) in combinatie (bij voorkeur) met de hierboven gesuggereerde geslotenverklaring van de Binnenstad voor alle gemotoriseerd winkel- en recreatiebezoek, tot de voorkeursoplossingen behoort voor de specifieke mobiliteitsproblematiek van de Binnenstad. In dit verband nog een enkele opmerking over de voorgestelde aanpak van de zgn 'binnenstadsas', de oost/west verbinding van Vredenburg tot Nobelstraat. De Binnenstadsas wordt gezien als één van de grotere knelpunten in de Binnenstad. De zware belasting met fietsverkeer en OV maakt deze 'as' een barrière en scheidslijn die niet makkelijk te doorkruisen valt voor voetgangers en ander dwarsverkeer. Het scheidt het noordelijk deel van de Binnenstad van het zuidelijker deel op een onwenselijke manier. Het mobiliteitsplan focust zich op verbetering van de positie van de voetganger en stelt daartoe vrij drastische ingrepen voor. In het plan wordt voorgesteld om fietsers te gaan 'verleiden' om meer Noordelijke of Zuidelijker routes om de Binnenstad heen te gebruiken. Daarnaast wil men ook het autoverkeer verminderen. Beoogd is dit te bereiken door personenauto's en bestelwagens te weren door een nieuwe compartimentering en het OV over de as te reduceren. Het Plan stelt voor het aantal regio buslijnen tot slechts één terug te brengen en ook stadsbussen tot een minimaal niveau te beperken. De Binnenstadsas zou daarmee tegelijkertijd veiliger worden voor de zwakkere weggebruikers, maar het zwaardere vrachtverkeer zou wel kunnen blijven rijden over de OV-baan. Binnenstad030 heeft ernstige twijfel over de vraag of het werkelijk lukt om de fietsersstroom over de binnenstadsas te beperken als geen andere maatregelen worden genomen dan die worden voorgesteld en of die voorgestelde maatregelen wel de meest effectieve en wenselijke zijn, gegeven ook het belang van de binnenstadbewoner bij bereikbaarheid.	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 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. 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. Wij richten ons erop bezoekers te faciliteren om niet met de auto naar de (binnen)stad te komen en ver buiten de stad over te stappen op alternatief vervoer. Parkeerruimte in de binnenstad is beperkt en kostbaar, dat zal steeds meer mensen weerhouden om tot de binnenstad door te rijden. Voor wie er persé met de auto moet zijn blijft dat wel mogelijk. Onze inzet is voldoende aantrekkelijke alternatieven aan te beiden. 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. Verder verwijzen we naar sub paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer

	Veeleer dringt de gedachte zich op dat de combinatie van een aanwijzing tot erf (of in ieder geval de beperking van de snelheid tot 15 km/u) in combinatie met een beperking van het binnenstadsverkeer tot het noodzakelijk bestemmingsverkeer juist ook op de binnenstadsas kan leiden tot een zodanige vertraging van de verkeersstromen dat met name de stroom fietsers veiliger de Binnenstad kan doorsteken en hierdoor wellicht beperking van het busverkeer minder nodig is, wat het weer makkelijker maakt de binnenstadsbewoner een betere kwaliteit OV te bieden. Ook voor de oplossing van de problematiek van de binnenstadsas is voornoemde combinatie van beperken van de snelheid en geslotenverklaring een ernstig te overwegen perspectief dat in het Plan dient te worden opgenomen. BEVOORRADING Het Plan stelt dat het "*een uitdaging [is] om de groei van bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren*"(p.28). Ten aanzien van de te bereiken resultaten vermeldt het plan niet meer dan dit • voor "*bevoorrading van winkels en andere logistieke stromen [we] stimuleren meer gebruik te maken van vervoer over water, meer te bundelen, data-gedreven toegang tot (bepaalde delen en tijden van) de stad en indien mogelijk gebruik te maken van kleinere en schonere voertuigen*.".(p.60) • Op de pagina's 112 t/m 116 staan allerlei gedetailleerdere plannen en voornemens, maar weinig concrete te bereiken mijlpalen. <u>De bevoorrading in de binnenstad is al jarenlang een bron van overlast. Het heeft daarom grote urgentie dat op afzienbare termijn concrete maatregelen worden genomen om die overlast (die overigens niet alleen in de logistieke sfeer liggen) te verminderen.</u> <u>In het Plan dient in ieder geval uitdrukkelijk een implementatieplan met streefdata te worden opgenomen zodat op afzienbare termijn (3 jaar?) de meeste overlast zal zijn weggenomen.</u> <u>Het hierboven genoemde voorstel tot invoering van een elektronisch systeem van toegangscontrole kan daartoe mede gebruikt worden (zoals kennelijk ook al overwogen wordt.</u> TOT SLOT Wij zijn voorshands teleurgesteld dat dat het Mobiliteitsplan (als in zoveel gevallen) zo weinig rekenschap geeft van de waarde die bewoning van de Binnenstad voor die	Wij herkennen dat bevoorrading overlast met zich mee kan brengen. Door de (groei van) bevoorradingsstromen 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 bevoorradend 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.

	Binnenstad heeft. Stabiele en diverse bewoning is van grote waarde omdat het de sociale samenhang bevordert die een stad zijn karakter geeft en de veiligheid bevordert. Daarnaast vergroot stabiele bewoning de zorg voor de omgeving en bevordert die instelling bijzondere zorg voor het behoud van de monumentaliteit van de binnenstad. De bijdrage daarvan en van de daarmee gepaard gaande investeringen en koopkracht aan de economie van de binnenstad kan niet te laag worden ingeschat. Het past daarom niet om zo achteloos met het belang van de binnenstadsbewoner om te gaan, zoals ook de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur zo duidelijk aangeeft. Vandaar de dringende oproep in de definitieve versie van het plan en de visie rekenschap te geven van de hierboven geschetste gevolgen die het Plan en de visie hebben voor de binnenstadsbewoner en hen de geruststelling te geven dat hun belangen op adequate manier geborgd zullen zijn. INLEIDING Deze zienswijze is aanvullend op de met datum 13 januari 2021 op 14 januari door Binnenstad030 ingediende zienswijze (hierna de “Zienswijze”). Aanleiding voor deze aanvulling is de ter inzagelegging van het plan Zuidpoort. Nadere informatie, naar aanleiding daarvan weer verkregen, heeft geleid tot het besef dat commentaar op het plan Zuidpoort alleen zinvol is vanuit een goed begrip van de ontwerpuitgangspunten van het Mobiliteitsplan (“Plan”) en het besef dat een van de (impliciete) ontwerpuitgangspunten op gespannen voet staat met het woon- en leefklimaat zoals dat beoordeeld moet worden vanuit de positie van de binnenstadsbewoner en de ondernemer (hierna gemakshalve gezamenlijk als “bewoner” aan te duiden, tenzij het tegendeel uit de context blijkt). In deze aanvullende zienswijze zullen wij achtereenvolgens behandelen: I. de voorgestelde compartimentering van de binnenstad II. het woon- en leefklimaat daar, III. ons voorstel om met het oog daarop de binnenstad af te sluiten voor niet noodzakelijk verkeer, IV. de consequenties daarvan voor het Mobiliteitsplan en V. de consequenties daarvan voor het plan Zuidpoort. <u>I DE COMPARTIMENTERING</u> Belangrijke ontwerpuitgangspunt van het Plan is de idee dat de stad voor gemotoriseerd verkeer (min of meer) opgedeeld wordt in compartimenten rond	

	toegangswegen (die “spaken” worden genoemd) en dat de verbinding tussen die compartimenten zoveel mogelijk alleen plaats vindt via een binnenring (stadsboulevard en een buitenring: de Ring (A2, A12, A27 en N230) (ieder ook verbeeld als “wiel”). a) Het doel is ieder compartiment op deze manier te ‘bevrijden’ van gemotoriseerd verkeer tussen de compartimenten (sluipverkeer) en zo de verkeersdruk in de compartimenten te verlagen. In het Plan wordt die compartimenteringsgedachte doorgetrokken tot in het hart van de binnenstad. Gebleken is dat de gemeente het sluipverkeer via de binnenstad wil gaan voorkomen door een zeer vergaande compartimentering van de binnenstad in 5 of 6 compartimenten. Het Plan geeft dat aan, maar hoe precies is nog niet uitgedacht. b) Die ontwerpgedachte maakt ook dat sluipverkeer via de singelring voorkomen moeten worden. De ‘knippen’ die nu voorgesteld zijn, worden duidelijk ingegeven door deze ontwerpgedachte. c) Een en ander betekent dat, als bijvoorbeeld een bezorgdienst van het ene compartiment in het ander wil komen, het de bedoeling is dat (via de ‘spaak’ die vanuit dat compartiment bereikbaar is) teruggereden wordt naar de dichtstbijzijnde doorsteek naar een spaak die naar het andere compartiment in de binnenstad leidt. In principe betekent dit dat, in plaats van een simpele verplaatsing van enkele honderden meters in de binnenstad, vele (vaak meer dan 10!) kilometers omgereden zal moet worden. d) Ook bewoners die aangewezen zijn op het gebruik van de auto treft hetzelfde lot. Erg milieuvriendelijk is dit niet. e) Het is duidelijk dat deze ontwerpopvatting noodzakelijk leidt tot een behoorlijke aantasting van de bereikbaarheid van de binnenstad en het woon- en leefklimaat daar. Bezorging wordt lastiger en dus duurder. Bezorgdiensten kiezen er mogelijk voor de binnenstad niet meer te bedienen; dienstverleners weigeren nu al te vaak om in de binnenstad te komen als er geen fatsoenlijke parkeerruimte is.	Doorgaand verkeer over de binnenstadsas wordt tegengegaan door verdere compartimentering van de binnenstad. Dat wil zeggen dat de binnenstad wordt verdeeld in kleine gebieden, waartussen doorgaand gemotoriseerd verkeer niet is toegestaan. Dat betekent soms dat je een langere route moet rijden om op je bestemming te komen. De bedoeling is echter dat er in totaal minder autoverkeer is, omdat o.a. door deze compartimentering verplaatsingen met andere modaliteiten veel aantrekkelijker, sneller en directer worden. Na vaststelling van het Plan wordt dit nader uitgewerkt. Het bepalen van het aantal compartimenten resulteert hieruit en een gefaseerde invoering in combinatie met andere maatregelen in de stad is aannemelijk. 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 bevoorradingsconcepten en type voertuigen kunnen versnellen. We stimuleren gebundelde bevoorrading en afleverpunten, die het logistieke verkeer zal verminderen. De logistieke sector is in staat bevoorrading zo te organiseren dat via een optimale route wordt gereden. Onze aanpak zorgt juist voor meer ruimte voor noodzakelijk vervoer en vooral voor een verbetering van het woon- en leefklimaat in de binnenstad. Bewoners, dienstverleners en incidentiele bezoekers komen alleen naar het deel van de binnenstad waar ze moeten zijn. Sluipverkeer verdwijnt en er ontstaat meer verblijfsruimte en groen. Wij zien geen enkele samenhang tussen compartimentering voor het gemotoriseerde verkeer en leefbaarheid. De stad biedt

	f) In de binnenstad verbreekt iedere compartimentering de organisch gegroeide samenhang die zo bepalend is voor haar leefbaarheid. Er moeten dan ook bijzonder zwaarwegende redenen zijn om die te verbreken. Als de doelstelling alleen is om sluipverkeer te voorkomen dan is die doelstelling te mager om een zo vergaande beslissing op te bouwen als compartimentering als er een maatregel beschikbaar is die hetzelfde doel dient maar minder 'bijwerkingen' heeft, zoals met name de door Binnenstad030 voorgestelde sluiting van de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer, behalve verkeer dat er noodzakelijk moet zijn. g) Dat plan heeft daarnaast, tezamen met door Binnenstad030 voorgestelde flankerende maatregelen, een bijzonder heilzaam effect op de woon- en leefomgeving van de bewoner, op de beschikbaarheid van de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers, op het verblijfsklimaat en op de bereikbaarheid voor ieder die noodzakelijk in de binnenstad moet zijn. II GOED WOON- EN LEEFKLIMAAT In de Zienswijze wezen wij al op het belang aan van het creëren van een goed woon- en leefklimaat in de binnenstad (Zienswijze, p.2/3). a) Stabiele en diverse bewoning is van grote waarde omdat het de sociale samenhang bevordert die een stad zijn karakter geeft en de veiligheid bevordert. Daarnaast vergroot stabiele bewoning de zorg voor de omgeving en bevordert die instelling bijzondere zorg voor het behoud van de monumentaliteit van de binnenstad. De bijdrage daarvan en van de daarmee gepaard gaande investeringen en koopkracht aan de economie van de binnenstad kan niet genoeg op waarde worden geschat. Ook de ondernemer die diensten verleent aan de binnenstadsbewoners maakt onderdeel uit van de gemeenschap die in de binnenstad thuishoort. b) Het creëren van een goed woon- en leefklimaat heeft mede ten doel de bestaande diversiteit aan bewoners op zijn minst te handhaven en waar nodig te verbeteren, zodat wonen in de binnenstad voor met name ook de lagere en midden inkomensgroepen bereikbaar blijft en voor anderen nog steeds aantrekkelijk. c) Wij vrezen dat het woon- en leefklimaat onder druk komt te staan als de voorwaarden daarvoor niet duidelijk worden geformuleerd. Die voorwaarden dienen uitdrukkelijk in het Plan tot uitdrukking te komen, omdat die ook medebepalend zijn voor de inrichting van het Plan en een duidelijke toets vormen voor de verdere uitwerking daarvan. III AFSLUITEN BINNENSTAD EEN IN HET OOG SPRINGENDE OPTIE	juist meer mensen met ruimte voor verblijf, lopen en fietsen passend bij een historische binnenstad. De doelen van het mobiliteitsplan zijn beschreven in het mobiliteitsplan (p. 32). Hiermee geven we aan hoe bijgedragen wordt aan de ambitie gezond stedelijk leven voor iedereen. Beantwoording hiervan vindt in het eerste deel van uw zienswijze.

	Wij zijn van oordeel dat het woon- en leefklimaat in de binnenstad het beste gediend is met het afsluiten van de binnenstad (dus binnen de singels) voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ontheffing voor "*noodzakelijk*" verkeer, ruwweg te definiëren als alle gemotoriseerd verkeer dat een legitieme bestemming heeft in de binnenstad. Een dergelijke maatregel is verre van disproportioneel of onevenredig en heeft veel voordelen boven de huidige voorstellen en nauwelijks nadelen. Mits gepaard gaand met flankerende maatregelen zou die maatregel een belangrijke basis kunnen leveren voor handhaving van een goed woon- en leefklimaat. Ter toelichting het volgende. a) Het Plan gaat uit van het gegeven dat de openbare ruimte in de binnenstad schaars is, veel schaarser dan daarbuiten. Die uitzonderlijke schaarste is een goede legitimering om de toegang te beperken tot noodzakelijk verkeer. Waar de binnenstad qua schaarste in de openbare ruimte zich sterk onderscheidt van de rest van de stad is het beperken van toegang tot alleen gevallen van legitieme noodzaak disproportioneel noch onredelijk bezwarend. b) De (gezonde) bezoeker van de binnenstad, of het nu is om te winkelen of te recreëren, heeft vele keuzes om die te bereiken. Het Plan voorziet in goede opties, waaronder ook voor de bezoeker met zijn eigen vervoermiddel. Met een combinatie van goedkope en goed toegankelijke parkeergelegenheid aan de stadsgrenzen en adequaat OV wordt getracht die bezoeker te verleiden om de binnenstad niet met het eigen voertuig te bezoeken. Wie dat toch doet kan rekenen op de aanwezigheid van weliswaar dure maar doorgaans voldoende parkeerruimte in de parkeergarages aan de singels. Die geven (zeker bij verwezenlijking van desbetreffende onderdelen van het Plan) de bezoeker goede toegang te voet (en - zeker te overwegen – per leenfiets) tot de binnenstad. c) Het voorspiegelen van de mogelijkheid om ook in de binnenstad te parkeren is nu al een weinig reële. De bezoeker moet concurreren met de voertuigen van hen die er wonen of werken, terwijl nu al de parkeerruimte schaars is en het plan voorziet in verdere reductie daarvan. Het is veel beter om te voorkomen dat bezoekers de binnenstad inrijden, inefficiënt rondrijden in de steeds valser wordende verwachting een parkeerplaats te vinden en parkeeroverlast veroorzaken. Een afsluiting voor bezoekers is heel helder te communiceren, voorkomt valse verwachtingen en zal de geboden alternatieve opties aantrekkelijker maken.	

	d) Die afsluiting zal temeer te rechtvaardigen zijn als ook van de (gezonde) bewoner en ondernemer gevraagd wordt om – onder nadere in de Zienswijze geschetste condities1 - zijn of haar steentje bij te dragen door te accepteren dat ook voor hem of haar in de binnenstad geen ruimte meer zal zijn voor (anders dan noodzakelijk) langparkeren. e) De twee maatregelen komen, ieder voor zich, in bijzondere mate tegemoet aan de wens meer ruimte in de openbare ruimte van de binnenstad te creëren voor voetgangers en fietsers en kunnen aldus niet alleen een grote bijdrage leveren aan het gewenste woon- en leefklimaat voor de bewoner maar ook aan een betere bereikbaarheid, een aangenamer en veiliger verblijf en minder verkeershinder voor iedereen (inclusief en de grootst mogelijke beperking van exclusieve voetgangersgebieden). f) Dat zal nog sterker gelden als in het verlengde van de zojuist genoemde maatregelen een verdere beperking van de snelheid in de binnenstad tot 15 km /uur wordt doorgevoerd die geldt voor alle voertuigen inclusief fietsers. Met die maatregel zal de gemeente de toezegging '*alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar*' (p.4 Plan, elders herhaald) volledi ger waar kunnen maken. Ook dat zal een belangrijke bijdrage aan het woon- en leefklimaat opleveren. g) Een belangrijk bijkomend voordeel is dat met deze maatregelen de oversteekbaarheid in de binnenstad sterk zal toenemen, de menging van verschillende verkeerscategorieën eenvoudiger kan plaatsvinden en dat vele verkeersbeperkende maatregelen geheel of gedeeltelijk overbodig worden. VOETNOOT; 1 Zoals het voorhanden zijn van voldoende (lang)parkeerruimte binnen maximaal 15 minuten of 750 meter lopen (of korter bij medische noodzaak). Zie Zienswijze p. ,3 (15 minutenstad) en uitgebreid Winkelstraten die – met uitzondering van extreme drukte – toegankelijk zijn voor fietsers en, binnen ruime venstertijden (afgestemd op extreme drukte), ook toegankelijk zijn voor minibus, taxi en bewonersauto voor kortdurende noodzakelijke aanwezigheid. Hotelgasten die hun koffers willen afzetten. Een klant die zware boodschappen moet ophalen. h) In het oog springend is ook de sterk verminderde en wellicht geheel weggevallen noodzaak om sluipverkeer tegen te gaan en de daarmee samenhangende mogelijkheid om af te zien van compartimentering of beperkende verkeersregulering in de binnenstad (zie hierover nader in I sub f hierboven). Ook dat draagt bij aan een beter vestigingsklimaat doordat de bewoner en de ondernemer (die de auto moet	

	gebruiken) maar ook de bezorger of andere dienstverlener een natuurlijker (kortere) route de binnenstad in en uit kan nemen en niet gedwongen wordt tot heilloze omwegen om andere delen van de stad of de binnenstad te bereiken (zie V sub m). i) Verder bijkomend voordeel is dat het makkelijker wordt de toegang met grote flexibiliteit te reguleren via de elektronische kentekencontrole Wij noemden al dat een weinig beheersintensief, effectief, flexibel en soepel werkend controlesysteem voorhanden en beproefd is. Door middel van elektronische kentekencontrole en een goed ontworpen app kan een systeem opgezet worden waarin geregistreerde belanghebbenden zelf de kentekens kunnen opgeven van toegelaten gemotoriseerd verkeer2 (zie hierover nader IV, inleiding, sub a t/m e en concreet V sub e en m). Het is valt daarom niet in te zien waarom in het Mobiliteitsplan niet voor deze 'slimme' optie gekozen zou worden. De optie verschaft helderheid en wekt bij bezoekers van de binnenstad geen valse verwachtingen die voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan voor de binnenstad ook nog eens nadelig zijn. De mogelijkheden voor het instandhouden en verbeteren van het woon- en leefklimaat en het creëren van meer ruimte in het openbaar domein van deze optie, gecombineerd met de flankerende door Binnenstad030 voorgestelde maatregelen zijn zodanig beter afgestemd op de doelstellingen van het Mobiliteitsplan, dat niet goed in te zien valt waarom een dergelijk pakket niet tot onderdeel daarvan gemaakt wordt. IV CONSEQUENTIES VOOR HET MOBILITEITSPLAN Wij gaven al aan dat de het afsluiten van de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens 'slimme' ontheffing consequentie moet hebben voor het Plan als geheel. Daarbij gaat het niet alleen om het effect dat dit voorstel kan hebben op de verkeersstromen naar de binnenstad, maar ook omgekeerd. Wij doelen met dat laatste met name op de bereikbaarheid van (voorzieningen in) de stad vanuit de binnenstad. Hoe dat het beste past in de ontwerpbeginselen van het Plan zal door de experts moeten worden bekeken, maar wij hebben wel enkele kanttekeningen ter overweging. a) Afsluiten van de binnenstad betekent wel dat parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad adequaat gesitueerd en bereikbaar moeten zijn. Als een bezoeker (ondanks alle ontmoedigende maatregelen) ervoor kiest om per auto naar de binnenstad te reizen, dan moet de toegang tot de voor hem of haar meest voor de hand liggende parkeermogelijkheid niet nog verder worden beperkt.	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. Echter betekend dat niet dit het alternatief vormt voor compartimentering en het verminderen van parkeerruimte ten behoeve van de verbetering van de verblijfskwaliteit. Parkeren is onderdeel van de mobiliteitsaanpak en beschreven in de hoofdstukken 6.5 en 7 van het mobiliteitsplan. Alternatieven voor bezoekersparkeren worden in de komende jaren uitgewerkt.

	VOETNOOT; 2 Afhankelijk van de (op te geven of gegeven) reden voor gebruikmaking van de ontheffing kunnen daaraan voorwaarden worden verbonden zoals duur van het bezoek of de te kiezen route dan wel de te gebruiken laad- en losplaats (en mogelijk zelfs een slottijd daarvoor). Bewoners en ondernemers kunnen bijvoorbeeld ook urenquota toegewezen krijgen, die zijn afgestemd op het redelijk gebruik. Voorstelbaar is dat de bezoeker vooraf moet kiezen voor een parkeerplaats in (bijvoorbeeld) een van de vier windstreken (noord, oost, west, zuid) door een daarvoor geëigende 'spaak' te kiezen. b) Voor de hand ligt dan om daartoe in de singelring op bepaalde plekken een knip te leggen. Maar dat beperkt weer de mogelijkheid van bewoners in de om de binnenstad liggende wijken die binnen een bepaald compartiment wonen (en dus al voor een 'spaak' gekozen hebben) om van de ene 'spaak' bij een andere te komen. Om deze consequentie te voorkomen zou het voor de hand liggen om van de noodzakelijk "knippen" op de singelring 'slimme' knippen te maken. Ook hier dus elektronische kentekencontrole gekoppeld aan een ontheffingensysteem te regelen via een app. Een bewoner van ene compartiment kan dan via de app ontheffing krijgen, de knip wel passeren en in een aangrenzend compartiment komen. c) Deze oplossing zou ook voor de binnenstadsbewoner een mogelijkheid bieden een 'spaak' van zijn keuze uit te zoeken om de binnenstad te verlaten met gebruikmaking van de singelring. Dat geeft ook ruimte om enige compartimentering te behouden met het oog op andere overwegingen dan het voorkomen van sluipverkeer, Denk bijvoorbeeld aan de bestaande noord/zuid compartimentering. d) De zojuist genoemde oplossing zou ook ingezet kunnen worden als oplossing voor een aspect dat in het Plan ook onvoldoende onderkend wordt. Dat is de bereikbaarheid per auto van algemene voorzieningen vanuit de binnenstad of vanuit wijken waar omrijden via een 'wiel' geen voor de hand liggende optie is. Ook hiervoor geldt dat het een leefbaarheidseis is dat ook de auto redelijkerwijs als transportmiddel beschikbaar moet blijven. Te denken valt in de eerste plaats aan de bereikbaarheid van ziekenhuizen (het Diaconessenhuis), maar ook die van sportvoorzieningen, Galgenwaard, Provinciehuis, enzovoort. Hoe dieper (verder van een 'wiel') bewoners in een compartiment wonen hoe absurder soms de omwegen worden met alle negatieve gevolgen voor het milieu (zie V sub m). e) Het zou heilzaam zijn voor de acceptatie van het Plan en de leefbaarheid in de	Korte ritten met de auto willen we zo veel mogelijk voorkomen. Bewoners worden gestimuleerd om zo veel mogelijk te lopen en te fietsen. De auto blijft voor bewoners als transportmiddel beschikbaar, het gebruik ervan wordt echter zo veel mogelijk ontmoedigd ten behoeve van meer leefbaarheid in de stad.

	wijken en de binnenstad als door middel van de gesuggereerde slimme oplossing de minder wenselijke gevolgen van compartimentering en afsluitingen worden voorkomen. f) In aansluiting op hetgeen daarover al in de Zienswijze is gezegd (zie p.8), wil hier nog opgemerkt zijn dat het Plan, waar het spreekt over het OV op geen enkele wijze duidelijk maakt dat de bereikbaarheid van grote publiekslokaties vanuit alle wijken (dus ook de binnenstad) bijzonder aandacht zal krijgen bij de uitwerking van het Plan. g) Tot slot nog twee aspecten van het parkeren in of nabij de binnenstad. Allereerst is, naar het grotere geheel kijkend, de conclusie vrij onontkoombaar dat de binnenstad voldoende parkeergelegenheid aan de zuidoostrand ontbeert (zie Zienswijze p.7). Vooral om de langparkeerplaats te accommoderen, die nodig is voor de bewoner (zeker in het licht van toepassing van een 15 minuten/750 meter regel; Zienswijze p.7), maar ook om voldoende parkeergelegenheid voor de bezoekers van de musea daar te kunnen aanbieden. Het tweede aspect is dat toegangsregulering voor de binnenstad door middel van kentekenregistratie ook uitstekende mogelijkheden biedt om de parkeergelegenheden voor bezoekers binnen de singels zonder formaliteiten toegankelijk te houden. Door koppeling van de kentekenregistratie aan de ingang van die parkeergelegenheid met de toegangsregistratie kan eenvoudig vastgesteld worden of een auto rechtstreeks van het toegangspunt naar de ingang van de parkeergarage (en vice versa) is gereden. <u>Onze suggestie is dat voor de aspecten die hierboven genoemd worden de wenselijkheid van slimme oplossingen als ontwerpgrondslag in het Plan worden opgenomen. Nader onderzoek lijkt nodig naar de behoefte aan parkeergelegenheid in de zuidoosthoek van de binnenstad.</u> V CONSEQUENTIES VOOR HET PLAN ZUIDPOORT Het plan Zuidpoort zou aangepast moeten worden aan de gewenste en wenselijke aanpassing van de ontwerpfilosofie van het Plan. Vanuit die gedachte volgen hier enkele kanttekeningen ter overweging. a) Wij begrijpen dat het de wens van de gemeente is het gebied Zuidpoort te rekenen tot het centrumgebied en dan ook, net als Hoogh Boulandt, te behandelen als onderdeel van de wijk binnenstad.	Intelligente toegangssystemen worden onderzocht en het realiseren van parkeeralternatieven is onderdeel van het mobiliteitsplan. Wij verwijzen voor de globale beantwoording naar sub paragraaf 2.13.4 Zuidpoort

	b) Om dat fysiek te bereiken wordt het wenselijk geacht dat het gebied op de plaats vanhet Ledig Erf niet doorsneden wordt door een drukke verkeersader. Dat is op zich begrijpelijk, maar om te beginnen kan een vraagteken gezet worden bij de mate van drukte aldaar. Het valt op dat sinds de afschaffing van lijn 12 naar de Uithof de verkeersintensiteit danig is afgenomen. Zodanig dat de verkeersregeling met stoplichten is uitgezet. c) <u>De vraag mag daarom gesteld worden of maatregelen die bedoeld zijn om de 'oversteekbaarheid' te verzekeren nog wel nodig zijn. Op andere onderdelen van de singel-fietsstraat is het verkeer zodanig rustig geworden dat 'oversteekbaarheid' daar ook geen probleem is. Is het doorzetten van de 30 km/u singel-fietsstraat niet reeds voldoende, mede in aanmerking genomen de verwachte invloed van knip bij Hoog Catharijne?</u> Het aanwijzen van het gebied hier als (stads)erf zou de oversteekbaarheid nog verder vergroten, terwijl de daaruit voortvloeiende snelheidsreductie tot 15 km/u tevens als een zachte barrière tegen ongewenst sluipverkeer zal werken. Er zijn dus nog vele voor de woon- en leefsituatie gunstige maatregelen mogelijk die de verdergaande maatregel van een knip overbodig kunnen maken. d) Als niettemin de knip op de Vaartscherijnbrug toch nodig mocht blijken dan is het in hoge mate wenselijk dat die knip een slimme is, die ontheffing geeft voor bewoners en bestemmingsverkeer van de (vooral zuidelijke) binnenstad zodat zij (gaande naar de binnenstad) eenvoudig ook de optie hebben van toegang via de bruggen op de Catharijnesingel. Gaande uit de binnenstad kunnen zij eenvoudig toegang houden tot westelijke bestemmingen. Dat is dan tevens een manier om de verkeersbelasting in zuidwestelijke richting over de Albatrosstraat te verminderen. e) Voor zowel vertrekkende bewoners van Hoogh Boulandt als het vanuit binnenstad via de Catharijnesingel vertrekkende bestemmingsverkeer is die ontheffing nodig om eenvoudig zuidelijke en oostelijke bestemmingen te bereiken. Dat is dan tevens een manier om de verkeersbelasting in noordoostelijke richting over de Albatrosstraat te verminderen. Om dit concreet te maken volgt een voorbeeld van een bewoner van Hoogh Boulandt die in het kader van vrijwilligerswerk geregeld materiaal moet aanen afvoeren voor Scouting Utrecht Oost, bij Lunet 1: "*Dat is heen en weer (Bleekstraat, Vondellaan, Baden-Powellweg, Albatrosstraat, Gansstraat, Koningsweg) ongeveer 4,5KM. Dat wordt in de situatie van variant 4 [*NB: ook 5 en 6*] (via Briljantlaan, Goylaan, Waterlinieweg, afslag Stadion, Maarschalkerweerd,*	Het Ledig Erf en de route naar het station Vaartsche Rijn als toegangspoort 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. Daarom is gekozen om doorgaand autoverkeer via het Ledig Erf te weren. 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. Het nemen van verkeerscirculatiemaatregelen, waaronder knips hebben een effect op het gehele verkeersnetwerk. Rijpatronen veranderen en bv. bezoekers naar de parkeergarage Catharijnesingel maken al veel eerder de keuze om via een andere route van buiten de stad daar naartoe te rijden. Op korte afstanden leidt de structuur van een beperkt aantal hoofdwegen en grote verblijfgebieden ertoe dat men om moet rijden. Het effect van deze in de afgelopen decennia toegepaste manier van verkeersontsluiting is dat verblijfsgebieden rustig zijn. Mensen maken meer gebruik van alternatieven voor korte afstanden (lopen en fietsen). Autoverplaatsingen op korte afstanden worden minder vaak gedaan, gezien dat zo onhandig is. Hier zijn wij blij mee en zetten met ons beleid er verder op in

	Koningsweg) bijna 15 km". f) Als de knip bij de Vaartscherijnbrug er moet komen, dan is het ook onwenselijk dat de omrijroute om het Zuidpoortgebied langer is dan nodig. Dus geen afslagverboden (Albatrosstraat/Vondelbrug en Vondellaan/Bleekstraat). Maar wel een goede bereikbaarheid van de aan de route gelegen parkeergarages, zoals met name Vaartsche Rijn en de zuidelijke parkeergarages bij Hoog Catharijne. g) Het lijkt dan wel wenselijk dat deze route zoveel mogelijk het profiel van een 30km/u fietsstraat krijgt, zodat de (aangename) pas van de fietsstraat niet verloren gaat voor diegene die vanaf de Tolsteegsingel naar Station Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel wil gaan en omgekeerd. Voor het verkeer op deze route functioneert een 30km/u beperking tevens als een zekere barrière. Een eventuele verlaging tot 15km/u versterkt dat effect. h) Gegeven de relatief korte afstand waarover in de hiervoor genoemde optie het OV van en naar CS een 30km/uur beperking moet gelden, zal het OV geen betekenisvolle vertraging daardoor hoeven op te lopen. i) Aandacht dient overigens ook besteed te worden aan de vrij voor de hand liggende sluiproute ter vermijding van de doseerlichten die overwogen worden op de Venuslaan, te weten de route noord/noordoostelijk van de Venuslaan via de Van Ostadelaan, Homeruslaan en Oosterstraat. Als de doseerlichten er komen lijkt het onnodig dat het rechtdoor gaande (bestemmings)verkeer voor de binnenstad uitgezonderd wordt van deze dosering. j) Ten slotte is op geen enkele manier duidelijk of het de bedoeling is dat het (hopelijk fijnmaziger) OV voor de binnenstad (zie Zienswijze, p.8) ook station Vaartsche Rijn zal gaan aandoen. Zo ja, dan is de vraag waarom er in het plan geen kenbare voorzieningen daarvoor zijn getroffen? Zo nee, dan is de vraag: waarom niet? In ieder geval zou het Plan daar iets over moeten zeggen. Afsluitend vragen wij de gemeente in het Plan tot uitdrukking te brengen dat: • de binnenstad zal worden afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer met ontheffing voor (noodzakelijk) bestemmingsverkeer, dat van en voor bewoners daaronder begrepen; • compartimentering van en andere verkeersbeperkende maatregelen in de Binnenstad niet langer nodig zijn; • eventueel toe te passen 'knippen' en verkeersbeperkende maatregelen die beogen bezoekersverkeer te verminderen niet zullen gelden voor genoemde	dat mensen op korte afstanden juist lopen of fietsen. Voor wie het een keer ergens naartoe moet rijden, blijft dat mogelijk. 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. 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. Bij het optimaliseren van het basisnet zullen we naar een slimme structuur met zo min mogelijk overstappen. Het aanbod van aanvullend vervoer en deelmobiliteit zal in de toekomst ervoor zorgen dat de binnenstad bereikbaar blijft. Hiervoor verwijzen we naar de Visie vervoer voor iedereen (mobiliteitsplan p. 92). We maken geen uitzonderingen omdat we autoverkeer niet willen faciliteren.

	<u>ontheffinghouders en al diegenen in omliggende wijken die een redelijk belang daarbij hebben.</u> Ik sluit bij de brief waarmee 496 zienswijzen aan mevrouw van Hooijdonk vanavond worden aangeboden die de door ons eerder bij u aangeboden Zienswijze ondersteunen. Overeenkomstig de afspraak die ik met …maakte, zend ik u hierbij een Excel bestand met de namen en adresgegevens van die 496 personen. De eerder bij u aangeboden Aanvullende Zienswijze werd in de korte tijd die ons restte (vanaf j.l. woensdag) toch nog ruim 200 maal per email ondersteund. De emails lopen nog steeds binnen, maar de tijd was kort, het communicatiemiddel niet heel betrouwbaar omdat het in spam boxen terecht zou kunnen zijn gekomen. Mocht u kopie van die emails willen hebben, dan overleg ik graag hoe wij dit het beste kunnen bewerkstelligen. Ik sluit voor de volledigheid het sjabloon bij van de email waarmee wij ons tot de inzenders van een ondersteunende zienswijze hadden gewend en waarop wij de genoemde ruim 200 “ja’s hebben ontvangen. Voor de volledigheid sluit ik nog kopie bij van de twee zienswijzen zoals die vanavond ook aan mevrouw van Hooijdonk zullen worden aangeboden. Mocht u over een Word versie willen beschikken, dan kunt u die bij mij opvragen.	
13	Geachte dames/heren, wat ook iedereen wil inbrengen om de stad Utrecht “beter” te maken, vraag ik uw aandacht voor mijn visie. Ik ben 84 jaar, loop slecht maar fiets nog wel. Helaas is het mij niet mogelijk om bijv. naar de Hema op de Oudegracht te gaan om boodschappen te doen. Ik woon op het Predikherenkerkhof in Utrecht. Als ik naar de Hema wil kan dat niet via de Vinkenburgstraat, maar daar ben ik al aan gewend vanwege het wandelgebied. Ik ging dan via de Oudegracht, t.w. aan de achterkant van het oude postkantoor, naar de Hema, maar helaas ook dat is wandelgebied geworden. Dus het is nu te ver lopen voor mij. Nu ga ik dan met de fiets naar Overvecht om bij de Hema mijn boodschappen te doen. Dat is natuurlijk te gek voor woorden. Als binnenstadsbewoonster moet ik naar een buitenwijk omdat de binnenstad voor een fietster verboden is. Iedereen was er aan gewend dat één kant van de Oudegracht wandelgebied is, maar twee kanten van de Oudegracht afsluiten vind ik persoonlijk ongewenst. Het belemmert mij in ieder geval op vele manieren. Waar ik ook naar toe	84 jaar en dan nog steeds op de fiets. Iets wat we alle bewoners van Utrecht toewensen. 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.

	wil in de stad Utrecht, nergens mag meer worden gefietst. Sorry, maar dan zeg ik: Lang leve mevr. Hooijdonk. Ik ben in ieder geval niet blij met haar beslissingen. Ik dacht dat een stad is om in te leven als bewoner van de stad. Niet dat een stad alleen wordt ingesteld voor toeristen. Toeristen zijn belangrijk voor een stad, maar dat de bewoners van deze stad zich ook prettig en vooral gewenst voelen, is zeker niet onbelangrijk. Daar word naar mijn mening aan voorbij gegaan. Verder hoop ik dat degene die al deze plannen allemaal bedenkt achter het bureau, zich eens verdiept in de praktijk van zoals in mijn geval, van een 84-jarige die het fijn vind om nog lang zelfstandig te blijven, dus in mijn geval, zelf haar boodschappen kan halen op de fiets.	
14	Wij zijn beiden woonachtig in Lunetten. In het nieuwe Mobiliteitsplan voor Utrecht komt Lunetten naar voren. Zo zijn er plannen voor een nieuw intercitystation Koningsweg-Lunetten en voor een OV-tracé die mogelijk naast of door park De Koppel zal lopen. Wij maken ons zorgen dat de plannen invloed zullen hebben op het leefklimaat in Lunetten en daarmee ons woongenot. Ook zijn er nog een hoop onduidelijkheden over de nadere invulling van het plan. Om voornoemde redenen hebben wij in december de online informatiebijeenkomst bijgewoond. Omdat deze bijeenkomst helaas niet al onze zorgen heeft weggenomen of vragen heeft beantwoord, doen wij u deze inspraakreactie toekomen. In deze brief vertellen wij waarom wij bewust hebben gekozen voor een woning in Lunetten. Aan de hand daarvan proberen wij te helder te maken welke bedenkingen en vragen wij over het Mobiliteitsplan hebben. **Wonen in Lunetten** Wij komen beiden uit Utrecht en zochten, na enkele jaren in de binnenstad te hebben gewoond, een woning in een rustige, groene wijk met een goede bereikbaarheid. Enkele jaren geleden hebben wij daarom in Lunetten een huis gekocht aan de Filipijnen 275, aan de rand van park de Koppel. De mooie bomen en het groengebied achter deze woning was van doorslaggevend belang voor het kopen ervan. In onze tuin en woning is het heerlijk toeven en ervaren we, op enkel wat ruis van de snelweg na, veel rust.	Dat deze nieuwe plannen gevolgen hebben voor Lunetten en dat en dat dit de bewoners zorgen baart daar hebben we begrip voor.

	Wij hebben daarnaast beiden voor ons werk een auto nodig en parkeren deze voor de deur. Ook krijgen wij meermaals per week bezoek van vrienden en familie en ook die komen met de auto. Het vrij kunnen parkeren van auto's voor de deur was voor ons daarom tevens van doorslaggevend belang voor het kopen van een woning in Utrecht. Het vorenstaande geldt eigenlijk voor heel Lunetten; door de rust, de goede bereikbaarheid met de auto, de mogelijkheid om je auto overal te parkeren, maar ook de kleinschaligheid maakt dat het heel prettig wonen is in Lunetten. Lunetten is een eilandje, compleet met een dorps gevoel en afgezonderd van de drukte van de 'grote stad', maar toch in Utrecht. Dit is dé identiteit van Lunetten. Wij maken ons echter zorgen dat door de komst van het nieuwe Mobiliteitsplan dit zal gaan veranderen. Onderstaand zullen wij dit verder toelichten. **Intercitystation Koningsweg-Lunetten** Met de komst van een intercitystation verwachten wij logischerwijze een toename van verkeersstromen richting Lunetten. Zo zal de komst van een groot station extra auto's aantrekken. Deze moeten ook ergens worden geparkeerd. Het is een logische gevolgtrekking dat extra verkeersstromen (parkeer)overlast kunnen en (naar verwachting) ook zullen veroorzaken in een wijk die daar niet op is ingesteld. Naar waarschijnlijkheid zal dit weer leiden tot het invoeren van betaald parkeren in de wijk. Dit achten wij zeer onwenselijk. Tijdens de informatiebijeenkomst werd namens u verteld dat het niet de intentie was om extra autoverkeer aan te trekken en dat dit station met name bedoeld is als overstaplocatie. Dit lijkt ons echter geen reëele insteek. Hoe wordt geborgd dat er geen extra autoverkeer naar Lunetten komt en dit geen extra (parkeer)belasting voor de wijk zal opleveren? Of dat betaald parkeren daardoor niet wordt ingevoerd in Lunetten? Men ziet nu al dat het betaald parkeren in Utrecht zich uitbreidt als een olievlek en de komst van autoluwe straten zijn weerslag heeft op de naastgelegen straten. Hier zitten wij als bewoners vanzelfsprekend niet op te wachten. In het kader van de zorgvuldigheid zal de gemeente daarom heel goed onderzoek moeten doen naar de effecten van een intercitystation op het leefklimaat in Lunetten en daarbij de inwoners van Lunetten betrekken. Tevens zal daarbij nagedacht moeten worden over alternatieven en maatregelen, zoals wellicht het bouwen van een P+R-garage naast	Een verdere knoopontwikkeling van Lunetten-Koningweg 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 knoopontwikkeling 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.

	het intercitystation. Of het station verplaatsen naar een geschiktere locatie, verder van de wijk vandaan. **<u>OV-tracé (mogelijk) langs of door park de Koppel</u>** De exacte locatie van het tracé is nog niet bekend. Daarnaast is nog niet bekend of het tracé langs de Waterlinieweg of park de Koppel zal lopen. Als bewoners naast het park staan wij echter negatief tegenover een tracé langs of dwars door het park. Het is namelijk niet bekend of groen dan wel wandelgebied in dit scenario verloren gaat, maar dit lijkt wel voor de hand te liggen. Dit is echter niet wenselijk, aangezien wij graag onze groenwaarden en karakter van ons park willen behouden. Daarbij moet tevens rekening worden gehouden met het feit dat de huidige bomen en groengebieden een bufferfunctie hebben tussen de woningen en de snelweg ten aanzien van geluidsoverlast en fijnstof. Wanneer het tracé dwars door het park loopt, zal dit bovendien dichterbij de woningen gelegen zijn dan wanneer het tracé direct naast de snelweg komt te liggen. Dit kan mogelijk (extra) geluidsoverlast, luchtverontreiniging dan wel trillingen met zich meebrengen, afhankelijk van het type vervoersmiddel dat wordt gekozen. Om die reden heeft het eerder onze voorkeur – als er al een tracé bij park de Koppel moet komen – om dit direct naast de snelweg te laten lopen. Zo zal het tracé niet te dicht langs de woningen lopen. Daarnaast geniet het (vanzelfsprekend) de voorkeur om gebruik te maken van een variant, waarbij zo min mogelijk geluidsoverlast en luchtverontreiniging ontstaat en groen zo veel mogelijk behouden blijft. **Planschade** Ten slotte maken wij ons zorgen over planschade. Indien wij als bewoners in de toekomst overlast zullen ervaren door de komst van een OV-tracé langs of door park de Koppel dan wel de komst van een intercitystation, hoe gaat de gemeente dan om met planschade? Het is namelijk niet uitgesloten dat door voornoemde plannen schade zal ontstaan, vanwege een lagere woningwaarde. Indien hiervan sprake is, zien wij ons genoodzaakt om een planschadeverzoek in te dienen. Voornoemde bezwaren zijn overigens geen bezwaren die enkel wij delen. Tijdens de informatiebijeenkomst en in de besloten Facebookgroep van Lunetten zijn deze	Het getekende tracé is inderdaad een optie voor een mogelijke ligging voor het tracé. Zie hoofdstuk 2 voor de status van het mobiliteitsplan en de daarin getekende verbindingen. 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. Van planschade kan sprake zijn als een onroerend goed, bijvoorbeeld een woning, in waarde daalt door een planologische maatregel, zoals de aanleg van nieuwe woningen, een weg of een brug. Bij planschade kunt u recht hebben op een tegemoetkoming van de schade. De schade kan bestaan uit waardevermindering van uw woning of verlies van uw inkomsten. Een planologische maatregel kan zijn een nieuw bestemmingsplan of een ontheffing hiervan. Om deze trambaan te kunnen realiseren moet een bestemmingsplan worden opgesteld, of aangepast. Op dat moment kunt u overwegen om planschade aan te vragen.

	bezwaren ook reeds geuit. Wij zien graag dat met deze bezwaren rekening zal worden gehouden. Tevens zien wij uw ontvangstbevestiging graag tegemoet.	
15	Het tracé dat langs de Lunettense kant van de Waterlinieweg en de A12 naar station Lunetten /Koningsweg is gepland vormt een aanslag op de Lunettense natuur en zal honderden bomen het leven kosten. Een ondergronds/verdiept tracé via de Oeral en Hondsrug is vele kilometers korter en tast geen natuur aan. Met een halte bijvoorbeeld bij de Musketon ontstaat er ook nog een boost voor het winkelcentrum Lunetten. Verneem graag een reactie op deze visie.	Zie antwoord bij nummer 14.
16	De stichting Bewoners Overleg Lunetten (BOL) stuurt u bij deze zijn reactie op het mobiliteitsplan 2040. Deze begint met een korte beschrijving van het BOL zelf. Daarna geven wij aan hoe deze reactie tot stand is gekomen. Vervolgens vindt u een algemene reactie en daarna wordt ingegaan op een aantal specifieke onderwerpen uit het plan. We sluiten af met een samenvatting van een paar voorstellen aan u. Over de stichting Bewoners Overleg Lunetten (BOL). De stichting Bewoners Overleg Lunetten behartigt zoveel mogelijk de belangen van de bewoners in de wijk Lunetten. Al vijfentwintig jaar is er een zeer goed contact met de gemeente Utrecht op allerlei niveaus. Het betreft de directe - korte – lijnen naar het Wijkbureau Zuid, naar het centrale ambtelijke- en bestuurlijk apparaat: het 'Stadhuis' en de diverse diensten elders in de stad. Het BOL beschikt over een groot netwerk in de wijk. Dit bestaat uit individuele bewoners, vrijwilligersorganisaties, maatschappelijke organisaties, woningcorporaties, hoogheemraadschap, winkeliers, en andere bedrijven en instellingen. Het BOL is sinds 1996 intensief betrokken geweest bij allerlei ontwikkelingen in de wijk. De afgelopen jaren was dit ook het geval bij het opstellen van de omgevingsvisie Lunetten. Een belangrijke activiteit van het BOL op dit moment is het samen met bewoners en gemeenteambtenaren opstellen van het Groenontwikkelplan Lunetten. Meer informatie over het BOL kunt u vinden op www.bollunetten.nl . Totstandkoming van deze reactie. Deze reactie is tot stand gekomen op basis van de volgende bronnen: U Ned:	Dank voor de toelichting en uitgebreide reactie.

	Documenten U Ned. Gesprekken met vertegenwoordigers van U Ned en de MIRT verkenning OV en Wonen. Informatiebijeenkomsten U Ned en MIRT verkenning OV en Wonen. Gemeente Utrecht: Documenten Gemeente Utrecht. Informatiebijeenkomsten Mobiliteitsplan 2040 en Parkeervisie. Omgevingsvisie Lunetten: Vastgesteld door de gemeenteraad Utrecht en daarmee deel uitmakend van de omgevingsvisie Utrecht. Bewoners Lunetten: Reacties van bewoners Lunetten op de plannen via facebookgroep “Prikbord Lunetten” (4900 leden), www.lunetten.nl en afzonderlijke gesprekken. Algemene reactie. <u>Het BOL onderschrijft op hoofdlijnen de ambitie van de gemeente, die in het Mobiliteitsplan 2040 wordt verwoord als het mobiliteitsconcept ‘wiel met spaken’.</u> Inzoomend hebben we de details van het plan met impact op Lunetten nader bekeken, met name waar sprake is van negatieve effecten en het mogelijk strijdig zijn met ander gemeentelijk beleid. Wat we vooral zien is een nieuw (gecombineerd) station Lunetten-Koningsweg, een verstedelijking op die locatie, een tramverbinding door/langs Lunetten, het intensiever gebruik van hoofdfietsroutes en het realiseren van een nieuwe hoofdfietsroute langs Lunetten. Het valt ons op dat dit hoofdzakelijk bovenwijkse ontwikkelingen zijn die deels een negatieve impact hebben op het wonen, werken en leven in ons dorp in de stad, Lunetten. Hoe wij in Lunetten denken over de toekomst van ons dorp staat verwoord in de omgevingsvisie die kortgeleden is vastgesteld door de gemeenteraad en die daarmee opgenomen is als beleidsvisie in de omgevingsvisie van Utrecht. <u>Wij constateren dat de omgevingsvisie Lunetten niet wordt genoemd in bijlage 3: raakvlakken concept mobiliteitsplan 2040. Wij verzoeken u deze alsnog op te nemen in deze bijlage.</u> Wonen in het park Lunetten. Lunettenaren zijn trots op de wijk waarin zij wonen. Niet voor niets wordt Lunetten regelmatig een dorp genoemd. In de omgevingsvisie is sprake van Lunetten als dorp in de stad. Lunettenaren hechten enorm aan het groen dat in de wijk beschikbaar is. Bij	Goed om te lezen. Het klopt dat omgevingsvisie Lunetten niet genoemd is in de bijlage bij de raadsbrief. Het was beter geweest als dit wel was gebeurd. De betreffende bijlage kan echter niet worden geactualiseerd. In het vervolg zullen we ook de toekomstvisie Lunetten noemen als het gaat om raakvlakken die verband houden met het mobiliteitsplan.

	de bouw van de wijk zijn de omliggende parken Park de Koppel en het Beatrixpark aangelegd als buffers tussen de bebouwing en de snelwegen om de overlast van die wegen te verminderen. Inmiddels heeft deze strook ook een grote ecologische waarde gekregen. Citaat uit omgevingsvisie Lunetten: “De randvoorwaarde bij (her)ontwikkeling is wel dat ontwikkelingen niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken”. U zult begrijpen dat inbreuk op het groen van de wijk niet kan rekenen op draagvlak onder de bewoners van Lunetten. Wat zij ook niet begrijpen is dat de gemeente Utrecht toch lijkt te kiezen voor aantasting van het park terwijl zijzelf in het gemeentelijke actualisatie groenstructuurplan 2017 – 2030 aangeeft dat bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomen-structuur beschermd zullen worden. OV knooppunt Lunetten-Koningsweg / Station Lunetten-Koningsweg. In het realiseren van een (intercity)station Lunetten-Koningsweg zien wij naast de positieve effecten, zoals verbetering van OV, voor de bewoners van Lunetten ook enkele negatieve effecten. Deze negatieve effecten zullen nog groter zijn als er ook verstedelijking in dit gebied gaat plaatsvinden. Lunetten heeft nu een aantal bovenwijkse voorzieningen die autoverkeer aantrekken. Voorbeelden daarvan zijn het afvalscheidingsstation, zalencentrum Aristo en een aantal kantoren. Lunetten heeft één toegangsweg, de Lunettenbaan, en dat willen we graag zou houden om doorgaand bovenwijks autoverkeer te voorkomen. Het bovenwijkse verkeer komt daar de wijk binnen en vervolgt dan de route via de Stelviobaan en Brennerbaan naar het Furkaplateau. Nu al leidt dit op het Furkaplateau regelmatig tot verkeersconflicten tussen autoverkeer en fietsers op de hoofdfietsroute. Bij een nieuw station en verdere verstedelijking van dit gebeid zien wij een toename van autoverkeer en een verdere aantrekkende werking. Met negatieve effecten van verkeersdrukte op de ontsluitende route en parkeerdruk op de directe woonomgeving. Het gebied wordt een A-zone. Dat betekent onder meer dat er weinig parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn.	

	Daarnaast betekent dit zeer waarschijnlijk het invoeren van betaald parkeren in de directe omgeving. Als dit betaald parkeren betekent voor de huidige bewoners, zal dat niet op draagvlak kunnen rekenen. Om deze negatieve effecten te voorkomen stellen wij voor de autobereikbaarheid van het nieuwe OVknooppunt zoveel mogelijk te regelen vanaf de Koningsweg. Tramverbinding. Zoals eerder aangegeven hechten de bewoners van Lunetten sterk aan behoud en versterking van het groen en de parken in de wijk. De mogelijke verbreding van de A27 roept veel weerstand op in de wijk. Ook als deze verbreding niet door gaat willen de bewoners geen aantasting van het park voor een bovenwijkse tramverbinding. Het groen dient immers als buffer tegen geluidsoverlast en luchtvervuiling van de omliggende (snel)wegen. De gemeente heeft zich er in het verleden hard voor gemaakt dat de verbreding van de A27 niet ten koste zou gaan van Park de Koppel (en zijn flora). Dat de gemeente nu zelf overweegt het park aan te tasten is moeilijk te begrijpen. Daarnaast is het onbegrijpelijk dat er een geluid (en trillingen) producerende tramlijn mogelijk buiten de torenhoge geluidsmuur van de verbrede snelweg zou kunnen komen te liggen. Nogmaals het citaat uit de gemeentelijke actualisatie groenstructuurplan 2017 – 2030: “Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomen-structuur worden beschermd”. In Park de Koppel ligt de stadsboerderij Koppelsteede met haar terreinen. Door bewoners van Lunetten en scholen van binnen en buiten Lunetten wordt hier veelvuldig gebruik van gemaakt. Aantasting van dit gebied is niet wenselijk. Daarom stellen wij een alternatief tracé voor dat niet door de parken van Lunetten gaat. Zie daarvoor ook de alternatieven die in de MIRT documenten zijn genoemd. Bijvoorbeeld via Brennerbaan, Stelviobaan, Lunettenbaan, Goyplein, Waterlinieweg naar Westraven en/of Europaplein. Wel of niet met één of meerdere haltes in Lunetten en/of op het Goyplein. In de plannen staat een nieuwe hoofdfietsroute door Park de Koppel. Naast de aantasting van het park wordt hiermee ook een zeer sociaal onveilige hoofdfietsroute gecreëerd, op grote afstand van de bebouwing. Lunetten heeft helaas negatieve ervaringen (aanrandingen) in het verdere en recente verleden met sociaal onveilige fietsroutes naar Lunetten en in het Beatrixpark. Wij stellen voor dit tracé te schrappen en het op te nemen in een hoofdfietsroute langs de zuid/oost zijde van de Furkabaan en vervolgens aansluit op de Koppeldijk.	Het getekende tracé in het Mobiliteitsplan is een optie voor een mogelijke ligging voor het tracé. Zie hoofdstuk 2 voor de status

	Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van deze verbinding over de Furkabaan is zeker van meerwaarde. Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van deze verbinding over de Furkabaan heeft zeker een meerwaarde. Dit past ook goed in de plannen tot het verlagen van de snelheid naar 30 km en het aanpassen van het wegprofiel daarop. Afsluitend. Wij hopen met deze reactie dat u een aantal voorstellen in het Mobiliteitsplan 2040 wilt heroverwegen. Het gaat samenvattend over: - Ander tracé voor de tram. Het realiseren van een route over de Brennerbaan, Stelviobaan en Lunettenbaan met of zonder haltes in Lunetten. - Schrappen van de nieuwe hoofdfietsroute door Park de Koppel. Opnemen als hoofdfietsroute langs de zuid/oost zijde van de Furkabaan en vervolgens opknappen en aansluiten op de Koppeldijk. - Voorkomen autoverkeer aantrekkende werking OV-knooppunt Lunetten-Koningsweg (station en verstedelijking). De autobereikbaarheid zoveel als mogelijk te regelen vanaf de Koningsweg. Wij staan open voor een eventuele mondelinge toelichting of voor het beantwoorden van vragen. Naast de door het BOL gestuurde reactie op het mobiliteitsplan 2040, is er ook een petitie opgesteld. Deze wordt met handtekeningen aan de gemeenteraad Utrecht aangeboden op het moment dat zij over het mobiliteitsplan 2040 gaat besluiten.	van het mobiliteitsplan en de daarin getekende verbindingen. 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. Zie paragraaf 2.6.6.2 Fietsverbinding door de groene zone van Lunetten Als er een IC-station komt zal dit ook zijn effect hebben op de omgeving waardoor het drukker wordt. 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 knoopontwikkeling 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.

	Ter informatie sturen wij u de tekst daarvan als bijlage bij deze mail. De petitie is inmiddels door ongeveer 500 personen ondertekend. De petitie met handtekeningen kunt u vinden via de link https://www.petities.com/geen_tram_door_groen_in_lunetten?s=81635627 Geen tram door groen in Lunetten Wij, bewoners van de wijk Lunetten in Utrecht, volgen de regionale ontwikkelingen om openbaar vervoer en wonen te verbeteren op de voet. Bij de groei van de stad, hoort ook groei van het openbaar vervoer. Wij steunen de inzet op méér openbaar vervoer, maar vinden niet dat onze wijk, toch al omringd door snelwegen en spoor, daar onevenredig de lasten van moet dragen. Wij vragen van U, als politiek bestuur, om onze zorgpunten ter harte te nemen bij deze verdere ontwikkelingen. Onze zorgpunten zijn: 1. Omgevingsvisie genegeerd: Lunettenaren zijn trots op de wijk waarin zij wonen. Niet voor niets wordt Lunetten regelmatig benoemd als dorp in de stad. Ons beeld van de toekomst staat verwoord in de Omgevingsvisie die kortgeleden is vastgesteld door de gemeenteraad. Wij constateren dat deze omgevingsvisie Lunetten niet wordt genoemd in de (regionale) plannen. 2. Behoud onze parken: Citaat uit omgevingsvisie Lunetten: “De randvoorwaarde bij (her)ontwikkelingen is dat deze niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken”. In het verleden zijn de om Lunetten liggende parken Park de Koppel en het Beatrixpark aangelegd als geluidsbuffer tussen de bebouwing en de snelwegen om de overlast daarvan te verminderen. Inmiddels heeft deze strook ook een behoorlijk ecologische waarde gekregen. 3. Kies voor het tramtracé langs de Waterlinieweg: Zowel in het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht, als in de MIRT Pre-Verkenning staat een variant getekend waarbij een tramverbinding dóór Park de Koppel zou gaan. Bewoners van Lunetten willen geen aantasting van het park. De gemeente heeft zich in het verleden hardgemaakt zodat de verbreding van de A27 niet ten kosten zou gaan van Park de Koppel (en haar flora en de stadsboerderij de Koppelsteede). Dat de gemeente dit nu zelf overweegt is	

	moeilijk te begrijpen. Daarom stellen wij een alternatief voor dat niet door de parken van Lunetten gaat. Zie daarvoor ook de alternatieven die in de MIRT documenten zijn genoemd. Bijvoorbeeld via Brennerbaan, Stelviobaan, Lunettenbaan, Goyplein, Waterlinieweg naar Westraven en/of Europaplein. 4. Maak Station Lunetten-Koningsweg bereikbaar vanaf de Koningsweg: Lunetten heeft één toegangsweg, en is niet bereikbaar voor doorgaand verkeer. Een groter station, betekent een grotere verkeersaantrekkende werking, en meer auto's die een parkeerplaats zoeken. Ons voorstel is om de bereikbaarheid van het station te organiseren aan de zijde van de Koningsweg, om Lunetten leefbaar te houden. Dit past ook beter bij de plannen om de snelheid in de wijk te verlagen naar 30 km/uur. 5. Maak geen onveilige hoofdfietsroute: In de plannen staat een nieuwe hoofdfietsroute door Park de Koppel. Naast de aantasting van het park wordt hiermee ook een zeer sociaal onveilige hoofdfietsroute gecreëerd op grote afstand van de bebouwing. Lunetten heeft helaas negatieve ervaringen (aanrandingen) in het verdere en recente verleden met sociaal onveilige fietsroutes. Wij stellen voor dit tracé te schrappen en deze op te nemen in een hoofdfietsroute langs de zuid/oost zijde van de Furkabaan en vervolgens aansluit op de Koppeldijk. We rekenen op u!	
17	Bezwaar tegen HOV door groene strook in Lunetten. Het gebruik en de aanleg van deze lijn door Lunetten zal overlast veroorzaken die niet opweegt tegen de voordelen van het gebruik ervan. Namelijk géén énkele voor de Lunettenaar. Graag deze groene strook intact houden, die zoveel plezier brengt voor de wijk. Bij voorkeur een HOV aanleggen via een andere route. Of een oplossing bieden waar Lunetten wat aan heeft, een halte bijvoorbeeld.	Zie reactie bij nummer 16.

18	Middels deze weg willen wij graag reageren op het recentelijk geproduceerde mobiliteitsplan 2040 en dan met name het voornemen voor de Waterlinietramlijn. In deze reactie verwijs ik ook naar de reeds vastgestelde omgevingsvisie Lunetten. In het verleden is Park de Koppel aangelegd als groene buffer tussen de omliggende snelwegen A12 en A27 en de bewoners van Lunetten. In de plannen van het rijk voor de verbreding van deze snelwegen heeft de gemeente en de bewoners zich dan ook altijd hard gemaakt om deze verbreding niet ten kosten van dit park te laten gaan. Dat nu uitgerekende de eigen gemeente plannen heeft om deze buffer aan te tasten is niet te begrijpen. Naast dat de verbreding van de snelwegen feitelijk door lijkt te gaan, met al een enorm geluidsscherm om overlast voor omwonenden te verminderen. Dat dan uitgerekend buiten dit enorme scherm nog een tramlijn, met geluidsoverlast en trillingen (waar geen enkel scherm tegen beschermd) komt te liggen vergroot de overlast voor bewoners. Naast dat er voor bewoners geen winst aan deze tramlijn zonder haltes in de wijk te behalen valt zijn er dus simpelweg enkel nadelen voor bewoners. In de MIRT verkenningen waar deze variant door het park / langs de snelwegen vermeld staan wordt ook nog eens duidelijk dat dit de meest risicovolle en dure variant is. Wij willen de gemeente daarom dan ook verzoeken deze variant af te keuren en voor een variant langs de Waterlinieweg, Goyplein, Lunettenban, Stelviobaan en Brennerbaan te gaan. Met eventueel 1 of 2 haltes in de wijk. Zeker als de Waterlinieweg op termijn gelijkvloers wordt aangelegd zou dit een mooie variant kunnen zijn.	Zie reactie bij nummer 16. Zie reactie bij nummer 16. De realisatie van deze tramverbinding zal ontegenzeggelijk gevolgen hebben voor Lunetten. Bij de keuze van het tracé en de uitwerking van de planning voor de inpassing van het gekozen tracé hebben we aandacht voor de door u genoemde punten, maar helemaal wegnemen zal niet lukken. Hier staat wel tegenover dat ook bewoners van Lunetten baat hebben bij de tramverbinding want met deze verbindingen verbetert de bereikbaarheid van en naar Lunetten met het openbaar vervoer. Het getekende tracé in het Mobiliteitsplan is een optie voor een mogelijke ligging voor het tracé. Zie hoofdstuk 2 voor de status van het mobiliteitsplan en de daarin getekende verbindingen. 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.

	Tot slot, ook de plannen voor het OV knooppunt hebben voor- en nadelen voor de wijk. Toegang tot dit station via Lunetten is onwenselijk en zal hopelijk voornamelijk via de Koningsweg plaatsvinden daar de toegangswegen van Lunetten ontoereikend zijn om meer verkeerd te verwerken. Extra parkeerdruk en daardoor mogelijk betaald parkeren in de wijk is ook onwenselijk voor de vele mensen met een kleine portemonnee in de wijk.	Als er een IC-station komt zal dit ook zijn effect hebben op de omgeving waardoor het drukker wordt. 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 knoopontwikkeling 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.
19	Nog een aanvulling op onderstaande inspraakreactie. Trambaan naar Zeist via busbaan binnenstad en N237 In het kader van de geplande tram naar Zeist (provinciaal plan), zou de busbaan door de binnenstad ook kunnen worden gebruikt, en daarna via de N237. Dit is het oude tracé, van de tram Zeist – Utrecht. Hierbij hoeft landgoed Oostbroek niet aangetast te worden, wat een consequentie is van een van de beoogde tracés. Verder zullen hierdoor de aanlegkosten lager worden, omdat de ondergrond van het tracé door het Utrechtse deel al klaar is. S.v.p. deze variant, in de planvorming opnemen. Bij deze mijn inspraakreactie, als vervolg op de digitale Zoom bijeenkomst, 18 januari 2021 Informatiebijeenkomst	Deze verbinding ligt nagenoeg helemaal buiten de gemeentegrens van Utrecht. De provincie heeft vorig jaar onderzoek laten doen naar de doortrekking van de Uithoflijn naar Zeist. In dat verband is ook het door u genoemde tracé onderzocht. Zie deze link voor het onderzoeksrapport en de brief aan de gemeenteraad hierover. Deze verbinding kwam niet als meest positieve uit het onderzoek naar voren. Als vervolg op deze studie gaat de provincie stelt met de betrokken gemeenten een perspectief opstellen van het provinciale OV-netwerk voor de periode 2023-2033/2038. Het perspectief helpt om hoofdkeuzes op netwerkniveau te maken. Op basis

	Gevaar aantasting privacy Werd aangegeven, momenteel planvorming camera's rond singels. Er wordt gedacht aan 'slimme' camera's rond de singels, om de mobiliteit in de binnenstad beter te beheersen. Wat gaat erin, eruit. Maak hier bezwaar tegen in kader van <u>aantasting privacy en overtreding AVG-regels.</u> Geen 'Chinese toestanden'. <u>Trambaan door binnenstad</u> Aangegeven dat dit nog steeds mogelijk is. Dit omdat in het verleden flink geïnvesteerd is, om deze verbinding mogelijk te maken door middel van de aanleg van een dure betonnen ondergrond. Daarnaast hebben trams een veel grotere capaciteit, zijn stiller, maakt het een extra lijn naar de Uithof mogelijk en zien sommigen graag weer een tram door de stad, zoals het vroeger ook was. Verzoek deze mogelijkheid in planvorming mee te nemen. <u>Brug over Vecht bij Weerdsluis</u> Ben hier tegen, door aantasting van het beschermde historische stadsgezicht.	hiervan gaat de provincie met de gemeenten en andere partners in gesprek over inhoudelijke hoofdkeuzes, inclusief de rol en functie van mogelijk OV parallel aan de A28. Na verwerking van consultatiereacties zal de provincie het perspectief uiterlijk begin 2022 vaststellen. Doordat de kentekens direct worden versleuteld krijgen de onderzoekers die de analyse uitvoeren geen kentekens te zien. Hiermee zorgt de gemeente dat de privacy van de automobilisten is gewaarborgd. 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.

		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. Onderdeel van dit project is de realisatie van een brug bij de Weerdsluis. Besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.
20	Helaas was ik gisteren verhinderd om de info-meeting bij te wonen. Het Mob.plan2040 parkeervisie wel gelezen en wil een paar opmerkingen maken: het gaat vooral over het van hier naar daar, van buiten de stad naar in de stad als bestemming; laat het plan niet eindigen bij bereikbaarheid, maar heb ook aandacht voor het realiseren van fijnmazige fiets/voetgangersroutes, vooral tussen de bestemming-/ontwikkelingsplannen; het verblijfsverkeer wordt bij de wijkplannen gelegd, maar daarin heeft het interwijkverkeer geen/bij nooit aandacht; vaak liggen plangrenzen bij (grotere) water-/verkeerswegen als grotere drempels; dus meer fiets-/voetgangersverbindingen; in de Figuren komen geen voetgangersroutes voor, juist om te verblijven en te komen waar je wil zijn is juist belangrijk om die in de plannen op te nemen; mobiliteit eindigt niet bij de fiets.	De gemeente onderschrijft het belang van een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers. Zie paragraaf 2.5.1 en 2.6.1 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.
21	De meegestuurde kaart bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.	Al 70 jaar op de fiets. Dat zullen velen u (helaas) niet nadoen.

	De publicatie van een nieuw Mobiliteitsplan 2040 sprak mij erg aan. Ik las erover in DUIC dec 2020 en op utrecht.nl/verkeersbeleid vond ik nog wat meer algemene informatie. Nu ben ik specifiek geïnteresseerd in nieuwe fietsroute plannen en misschien kan ik hierbij nog een route toevoegen. Ruim 70 jaar zit ik al op de fiets en ik heb veel zien veranderen in Utrecht stad. Vooral de routes naar het centrum zijn heel druk geworden. Ze komen meestal bij het Centraal station bijeen wat de drukte alleen maar groter maakt. Ik wil hierbij een alternatieve route promoten die globaal van N.O naar Z.W. 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 spoorweg overgang Blaucapel 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. NB. a/d andere zijde v.d. 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. N.B. a/d andere kant v/h 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 v.d. fietsroute op hoogte (2 a 3 meter) moeten blijven. Weer verdergaand langs de Petemoederslaan met veel groen en ruimte kom je a/d 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	Diverse schakels uit de door u voorgestelde route maken onderdeel uit van het fietsnetwerk uit het Mobiliteitsplan, echter niet allemaal. In 2020 is 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.

	Wisselspoor bereiken. Dat ligt behoorlijk geïsoleerd en zou eigenlijk een verbinding moeten hebben met het Cremerplein. Maar dat zal wel te hoog gegrepen zijn ! Ik realiseer me dat er veel kosten en problemen verbonden zijn aan dit plan maar ik zie ook grote voordelen en hoop dat het past in de Gemeentelijke plannen om het fiets gebruik te stimuleren. Misschien heeft u ook tips om op de hoogte te blijven van nieuw beleid.	Al het (nieuwe) beleid van de gemeente Utrecht is te lezen op de site van de gemeente en is te vinden via deze link.
22	De meegestuurde bijlagen bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage. In het mobiliteitsplan gemeente Utrecht 2040 spreekt u van een systeemsprong OV, en het model “wiel met spaken”. Als bewoners van de wijk Lunetten willen wij graag specifiek op dit onderdeel van het mobiliteitsplan een zienswijze indienen. **Eerst een algemene reactie:** Wij steunen de inzet van de gemeente Utrecht op hoogwaardig openbaar vervoer. Tegelijkertijd zijn wij ook van mening dat het karakter van bestaande woonwijken gerespecteerd moet worden, en dat hier in uw plan nog te weinig oog voor is. **Omgevingsvisie Lunetten** Hoe wij in Lunetten denken over de toekomst van de wijk staat verwoord in de omgevingsvisie die kortgeleden is vastgesteld door de gemeenteraad en die daarmee opgenomen is als beleidsvisie in de omgevingsvisie van Utrecht. Wij constateren dat de omgevingsvisie Lunetten niet wordt genoemd in bijlage 3: raakvlakken concept mobiliteitsplan 2040. Wij verzoeken u deze alsnog op te nemen in deze bijlage. **Karakter van de wijk** Lunetten is een bijzondere wijk, omringd door snelwegen en spoor. Dit zie je terug in de huizenprijzen (nét wat betaalbaarder dan de rest van Utrecht), maar ook in het wat dorpse karakter van de wijk. Een tikkeltje afgezonderd van de stad, en er is veel onderling contant. Door de vele speelplaatsen, parkjes, groenzones én de ruime	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. In paragraaf 2.1 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. Het klopt dat omgevingsvisie Lunetten niet genoemd is in de bijlage bij de raadsbrief. Het was beter geweest als dit wel was gebeurd. De betreffende bijlage kan echter niet worden geactualiseerd. In het vervolg zullen we ook de toekomstvisie Lunetten noemen als het gaat om raakvlakken die verband houden met het mobiliteitsplan.

	parken om de wijk heen, is het er ondanks de snelwegen prettig toeven. Dit karakter is de reden dat veel mensen graag in de wijk blijven wonen. Park de Koppel en het Beatrixpark zijn ooit aangelegd als buffers tussen de bebouwing en de snelwegen, om de overlast van de wegen te verminderen. Deze parken hebben ook grote ecologische waarde, met onder andere ringslangen en ijsvogels. In de omgevingsvisie staat benoemd dat dit karakter behouden moet blijven. **Tramverbinding** Vorig jaar werd het OV-model “wiel met spaken” bekend gemaakt, met een dikke lijn dwars door/langs de wijk Lunetten. Er zou hier een extra tramverbinding moeten komen. Dit leverde onmiddellijk onrust op bij ons en in de wijk: immers de enige ruimte die er is ter hoogte van deze lijn, lijkt door Park de Koppel te gaan. Via sociale media liet de gemeente en de gedeputeerde van de provincie weten dat er echt nog geen tracé vast staat, en dat de lijn indicatief is. Echter, in het “startdocument vervolg Pre-verkenning U-ned” van 6 november 2019, stond wel degelijk een concept tracé beschreven dat door park de koppel zou gaan. Zie onderstaande uitsnede. *Westraven - Lunetten* Vanaf Westraven volgt de HOV-baan de snelweg A12 aan de zuidzijde op maaiveld en steekt daarbij met een beweegbare brug het Merwedekanaal over. Verkeersplein Laagraven en de A12 worden met een drietal korte onderdoorgangen gepasseerd. De HOV-baan vervolgt vervolgens aan de noordzijde van de A12 haar route om bij knooppunt Lunetten met de snelweg mee te buigen parallel aan de A27. Belangrijk is hierbij om de vliesconstructie onder de A27 ongemoeid te laten. *Lunetten - USP* Bij het station kruist de baan de spoorlijnen onderlangs om ten noorden van deze spoorlijnen aan te sluiten op het tracé van de Uithoflijn. Vanwege de beperkte restcapaciteit van dat tracé is het uitgangspunt een ligging parallel aan de trambaan in plaats van gecombineerd gebruik. Bij de passage van de A27 vraagt dit om een herinrichting van de bestaande verkeerssituatie. *Bron: startdocument vervolg Pre-verkenning U-ned” van 6 november 2019, pagina 34 en 35.* In de omgevingsvisie Lunetten staat: “De randvoorwaarde bij (her)ontwikkeling is wel dat ontwikkelingen niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken”. Wij vinden het dan ook moeilijk te begrijpen dat deze variant van dit tracé überhaupt is overwogen, en	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. In die afweging speelt het inpassingsvraagstuk zoals door u beschreven ook een rol. Het racé zoals opgenomen in het mobiliteitsplan is dan één van de varianten. Onderdeel van deze uitwerking is ook participatie door belanghebbenden. Op het uiteindelijke besluit is bovendien beroep en bezwaar mogelijk. Zie voor meer informatie over de status van het plan paragraaf 2.1.

	hopen op uw toezegging dat er enkel nog alternatieven worden onderzocht die níet ten koste gaan van Park de Koppel. Nog enkele aanvullende argumenten hiervoor: - Bij het Tracébesluit voor de verbreding van de A27 is expliciet opgenomen dat Park de Koppel gespaard blijft. Voor ons was dit zelfs in 2014 een overweging bij de aankoop van ons huis, dat direct aan dit park grenst. Dat de gemeente nu zelf een variant onderzoekt die door dit park gaat, is voor ons moeilijk te begrijpen. Wij krijgen straks al te maken met bouwhinder van de verbreding van de snelweg, en dan zou daar nog de aanleg van een tramlijn bijna letterlijk door onze achtertuin bij komen. - In de gemeentelijke actualisatie groenstructuurplan 2017 – 2030 staat: "Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomen-structuur worden beschermd". In Park de Koppel ligt de stadsboerderij Koppelsteede met haar terreinen. Door bewoners van Lunetten en scholen van binnen en buiten Lunetten wordt hier veelvuldig gebruik van gemaakt. Aantasting van dit gebied is absoluut niet wenselijk. **Hoofdfietsroute.** In de plannen staat een nieuwe hoofdfietsroute door Park de Koppel. Naast de aantasting van het park wordt hiermee ook een zeer sociaal onveilige hoofdfietsroute gecreëerd, op grote afstand van de bebouwing. Lunetten heeft helaas negatieve ervaringen (aanrandingen) in het verdere en recente verleden met sociaal onveilige fietsroutes naar Lunetten en in het Beatrixpark. Deze fietsroute lijkt ons geen goede optie, en hiervoor zouden evenals voor het tramtracé alternatieven onderzocht moeten worden. Verder sluiten wij ons aan bij de zienswijze die is ingediend door BOL op 17 januari 2021, waarin ook suggesties voor alternatieve tracés benoemd staan. We hopen dat u onze zorgpunten ter harte neemt, en zorgt dat het groen in Lunetten gespaard blijft.	Zie het antwoord hiervoor. Zie paragraaf 2.6.6.2 Fietsverbinding door de groene zone van Lunetten.
23	Als inwoner van Lunetten wil ik laat weten dat ik erg blij met de plannen voor de uitbreiding van station Lunetten + evt een extra tramlijn. Ik denk dat een grote focus	Dank voor uw reactie en mooi dat u blij bent met onze plannen voor een dubbelstation Lunetten-Koningsweg.

	op OV + meer verbindingen het voor mij fijner zou maken om hier te blijven wonen. Ik hoop dan ook dat het daadwerkelijk gerealiseerd wordt.	
24	Hierbij dien ik een zienswijze in over het concept Mobiliteitsplan 2040, gemeente Utrecht. Zie bijlage voor dezelfde tekst in word bestand. Het gaat mij concreet om het voornemen om een fietsbrug aan te leggen over de Vecht en dan met name de locatie waar deze fietsbrug voorlopig is ingetekend in het concept Mobiliteitsplan 2040. Het is mij duidelijk dat er nu sprake is van een concept plan en dat eventuele bezwaren vooral geuit moeten worden in latere uitwerkingsprocedures en de daaraan verbonden inspraakprocedures. Maar, de fietsbrug over de Vecht is voorlopig wel ingetekend op de betreffende locatie en kan dus gezien worden als een beginpunt voor het uitdenken van de mogelijkheden. Daarbij wil ik er zeker van zijn dat de kanttekeningen en de vragen die ik bij de ingetekende locatie van de fietsbrug in een vroeg stadium bij uw gemeente bekend zijn. En wil ik er, middels het indienen van deze zienswijze, <u>zorg voor dragen dat ik als omwonende daadwerkelijk betrokken word bij eventuele verdere uitwerkingen.</u> Kort samengevat liggen de belangrijkste kanttekeningen bij de voorlopige ingetekende locatie van de fietsbrug over de Vecht in het concept Mobiliteitsplan 2040 op de volgende vlakken: ® ecologie ® Recreatieve beleving en eenheid (beeld) van de Vecht ® huidige intensieve recreatieve gebruik van het Niftarlakepark ® verkeersveiligheid ® infrastructuur Deze punten zal ik verderop in de zienswijze uitwerken. **<u>Concept Mobiliteitsplan 2040:</u>** Het doel van het Mobiliteitsplan 2040 is duidelijk. De gemeente Utrecht groeit de komende tijd en dat heeft mobiliteitsvraagstukken tot gevolg. De verwachting is dat het aantal fietsers flink toe neemt in de komende jaren. Een onderdeel van het plan is het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels (pagina 72 van het concept Mobiliteitsplan 2040). Het voornemen tot een nieuwe schakel is het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht in het verlengde van de Zwanevechtlaan (pagina 77 concept Mobiliteitsplan 2040). Dit kaartje is niet heel duidelijk over de uiteindelijke	Goed dat u, zoals uzelf stelt, in een vroeg stadium kanttekening plaats bij deze brug over de Vecht. Dat doet u uitvoerig. Dank daarvoor. In veel reacties wordt gevraagd waarom een specifieke fietsverbinding benodigd is. Voordat we daar gedetailleerder op ingaan geven we eerst in paragraaf 2.6.1 antwoord op de vraag waarom we een fijnmazig netwerk (zowel voor lopen als fietsen) nodig hebben. In paragraaf 2.6.6. gaan we nader in op deze brug over de Vecht.

	locatie van de fietsbrug, maar het is wel duidelijk dat er het voornemen is een fietsbrug aan te leggen in (of in de nabijheid van) het recent vernieuwde Niftarlakepark. **<u>Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen:</u>** Deze zienswijze betreft het concept Mobiliteitsplan 2040. Dat bevat slechts een grote kaart met weinig details over de nieuw aan te leggen en de te verbeteren fietsroutes en geeft slechts een indicatie van de mogelijke locatie van een aan te leggen fietsbrug over de Vecht. Recent is er echter een “verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen" gedaan dat aanwijzingen geeft over de mogelijke locatie, de drukte en de gevolgen die de locatiekeuze heeft. Dit verkennende onderzoek geeft een duidelijkere locatie aan van de in het concept Mobiliteitsplan 2040 ingetekende fietsbrug. Dit verkennende onderzoek bevat zelfs een richting van een afweging voor deze locatie. Dit, en de onduidelijkheid (want onvoldoende gedetailleerd) van de kaart in het concept Mobiliteitsplan 2040, maken dat ik het verkennend onderzoek toch al in deze zienswijze betrek. Het onderzoek geeft namelijk en duidelijkere locatie van de voorgenomen fietsbrug aan (namelijk in de hoek van het Niftarlakepark, nabij de vissteiger, “over een daar nu liggende woonboot heen”). Daarbij wordt duidelijk dat het gaat om een nieuwe (hoofd-)fietsroute met circa 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Dat is een erg flinke verwachtte toename van fietsbewegingen ten opzichte van de hoeveelheid huidige fietsbewegingen door dit deel van het Niftarlakepark. **<u>Kort sfeerbeeld Niftarlakepark:</u>** Voor de beeldvorming schets ik eerst een kort sfeerbeeld van het Niftarlakepark zoals het nu is. Het is nu een erg groen en rustig park zonder veel verkeer. Het park is recent flink opgeknapt met geld van de gemeente; er zijn bloemenlinten aangelegd, er is een moestuin aangelegd, er is een uitlaatveld voor honden verplaatst en er is een fantastische natuurspeeltuin aangelegd. In een groot deel van het park is geen autoverkeer. De Prinses Irene laan doorkruist het Niftarlakepark weliswaar, maar daar is nu een brede oversteek gemaakt en de weg is teruggebracht naar een 30 km zone. Langs een deel van het park loopt een rustig fietspad met weinig fietsbewegingen en amper scooterverkeer. Dit is een betegeld fietspad (geen asfalt) dat langs de huizen loopt. Dat het fietsverkeer nu minimaal is draagt bij aan de rust en charme van het park.	

	In het Niftarlakepark (en in het verlengde daarvan) loopt een wandel-/ hardlooppad direct langs de Vecht (vanaf de nieuw aangelegde speeltuin naar de Marnixbrug). De voorgenomen ingetekende fietsbrug zou grenzen aan dit wandelpad of dit wandelpad doorkruisen. Aan het wandelpad staan diverse bankjes en ligt een vissteiger die veelvuldig gebruikt wordt. Tussen het wandelpad en (het fietspad langs) de huizen ligt een groenstrook van ongeveer 300 meter breed. In die strook zijn grasvelden, bloemenvelden, speeltuinen en speelvelden en is een groot hondenspeelveld. **Ecologische verbindingszone:** De voorgenomen ingetekende fietsbrug ligt dus midden in het Niftarlakepark. Een deel van dat park wordt in de beheerverordening Zuilen aangemerkt als een ecologische verbindingszone. Deze groene zone ligt aan beide kanten van de Vecht. Aan de kant van Zuilen (Nijenrodeplantsoen) liggen in het stuk waar de voorgenomen fietsbrug is ingetekend in twee paddenpoelen. In die paddenpoelen zit ontzettend veel waterleven (o.a. kikkers en allerlei kleine waterbeestjes) en deze poelen trekken veel dieren aan (o.a. reigers en zelfs een keer een ooievaar). Er lopen ook erg regelmatig egels door het veld aan het Nijenrodeplantsoen. De ecologische zone staat in de lente en in de zomer vol met bloemen die ontzettend veel bijen en vlinders trekken. Voor dit deel van het Niftarlakepark is met de gemeente Utrecht apart maaibeheer afgesproken, om de biodiversiteit op deze locatie in stand te houden en te verhogen. De voorgenomen ingetekende fietsbrug zou aan de kant van Overvecht ook uitkomen in een park dat een ecologisch waardevol gebied is. In dat park zitten bijzonder veel vogels (o.a. buizerds, spechten, puttertjes en Vlaamse Gaaien), waarvan met name de puttertjes in een boom rondom de voorgenomen nieuwe (hoofd-)fietsroute zitten. Ik ben er bang voor dat als er een fietsbrug dwars door twee ecologische verbindingszones komt, met de verwachting dat dit 5000 fietsbewegingen per 24 uur oplevert en dus een significante toename van de drukte in dat gebied, dat dit niet goed is voor de ecologie aan beide kanten van de Vecht. **Recreatie en beleving Vecht:** De voorgenomen ingetekende locatie voor de fietsbrug aan de kant van Zuilen is midden in een mooie rustige groenstrook, waar veel recreatie plaatsvindt. Het park wordt zeer intensief gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, spelende kinderen, vissers, zwemmers en mensen die hier in de zomer picknicken. Nu mensen meer thuiswerken, is het ook in de winter heel druk in het park. Dit met name op het	

	wandelpad direct langs de Vecht, waar de voorgenomen ingetekende fietsbrug (en een daarop aansluitend fietspad) langs of overheen moet. Het feit dat het park zoveel gebruikt wordt, betekent dat dit park een belangrijk uitje is voor de inwoners van Utrecht. Veel mensen lopen een rondje park of een rondje langs de bestaande bruggen (Muinck de Keizer en Marnixlaan). Het mooie van die rondjes is dat er tijdens de wandeling aan de Zuilense kant van de Vecht een mooi uitzicht op de openheid van de Vecht is. Deze openheid van de Vecht betreft vooral de Zuilense kant, waarbij lopend vanaf de Marnixbrug helemaal over de Vecht gekeken kan worden tot aan de bocht voorbij het jachthaventje. De voorgenomen ingetekende fietsbrug komt aan de kant van Overvecht uit in een park dat ook veel gebruikt wordt voor recreatie. Er loopt daar wel al een doorgaand fietspad langs de Vecht, maar dit doorgaande fietspad zou daar haaks op komende staan en verder gaan in het park en daarmee het park doorkruisen. Dat park wordt ook veel gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, en spelende kinderen. De wandelaars aan deze kant van de Vecht zijn vaak mensen die minder goed ter been zijn en dus langzaam lopen en/ of met een rollator. **<u>Verkeersveiligheid en infrastructuur:</u>** Het voornemen van een fietsbrug op de ingetekende locatie leidt tot infrastructurele problemen of tot de noodzaak veel te investeren in de infrastructuur rondom de aanleg van de brug. Dit is een punt dat eigenlijk in de verdere uitwerking aan de orde dient te komen, maar deze zaken zijn mede bepalend voor de vraag naar nut en noodzaak en de uiteindelijke locatiekeuze van een eventuele fietsbrug over de Vecht. In de eerste plaats is er veel recreatievaart op de Vecht, waaronder ook hele grote en hoge recreatie vaartuigen. Er moet dus een brug komen die open en dicht kan met een brugwachter of er moet een hele hoge brug komen. Op dat laatste zal ik later in deze zienswijze nog terugkomen. In de tweede plaats heb ik al aangegeven dat er een druk bewandeld wandelpad direct langs de Vecht loopt en dat de voorgenomen ingetekende fietsbrug dit wandelpad loodrecht kruist. Fietsers en wandelaars gaan elkaar dus kruisen met alle verkeersveiligheids- en irritatierisico's van dien. In de derde plaats loopt er dus een druk fietspad (doorgaande fietshoofdroute) aan de Overvecht kant van de Vecht. Bij het aanleggen van een fietsbrug op de voorgenomen ingetekende locatie gaan fietsers elkaar in een hoek van 90 graden kruisen. Dit levert	

	ook veiligheidsrisico's op, aangezien het fietshoofdpad langs de Vecht vooral gebruikt wordt door wielrenners en hardlopers en mensen die er niet op bedacht zullen zijn dat er andere fietsers “vanuit de Vecht” komen zetten. Aan deze kant van de Vecht liggen ook veel woonboten die het zicht vanaf de brug op het doorkruisende fietspad zullen beperken. Indien bovenstaande kanttekeningen leiden tot de oplossing in de vorm van een hoge brug levert dat weer andere kanttekeningen op, zoals verstoring van het open en groene uitzicht op de Vecht en het wegnemen van zicht en licht op de langs de Vecht liggende woonboten. Een hoge brug heeft waarschijnlijk een lange en brede aanloop aan beide kanten nodig, waardoor er flinke stukken van de ecologische en voor recreatie gebruikte deel van het park wordt afgesnoept. De voorgenomen fietsbrug over de Vecht moet, indien er geen lage fietsbrug komt die open kan, namelijk wel echt hoog zijn om doorgang te bieden aan de torenhoge boten. **Infrastructuur:** Een andere kanttekening is dat de voorgenomen ingetekende fietsbrug nu zo dicht mogelijk bij de Zwanenvechtlaan is ingetekend, vanwege het idee een doorgaande (hoofd-)fietsroute vanuit deze laan te maken. De Zwanenvechtlaan loopt aan de kant die het dichtste bij de Vecht ligt echter “dood” in een T splitsing (Muiderslotlaan en Zwanenvechtplein, qua adreslocaties). De laan eindigt in een hofje met parkeerplaatsen en huizen en er is dus geen doorgang naar het Niftarlakepark of de Vecht mogelijk vanuit de Zwanenvechtlaan. De voorgenomen ingetekende fietsbrug zou dus alleen vanuit de Zwanenvechtlaan bereikbaar zijn door flink te investeren in omleidingen en/ of nieuw aan te leggen extra fietspaden. Het concept Mobiliteitsplan 2040 en het verkennend onderzoek gaan wel uit van de ingetekende locatie van de fietsbrug, zonder in te gaan op wat de keuze voor deze locatie door intekening in het concept Mobiliteitsplan 2040 betekent voor verdere noodzakelijke investeringen (financieel en fysiek) daar omheen. Dit terwijl afwegingen hierover en nadere uitwerking hiervan medebepalend zijn voor het kunnen vellen van een oordeel van de wenselijkheid van een fietsbrug op de ingetekende locatie. Er zijn een aantal zaken die naar mijn mening een rol zouden moeten spelen bij de afwegingen over de nu ingetekende locatie voor de voorgenomen fietsbrug, terwijl	

	deze nog niet uitgewerkt zijn. Nu deze niet zijn uitgewerkt kan de voorgenomen fietsbrug eigenlijk niet worden ingetekend op de locatie waar die nu is ingetekend: · Er zit een huizenblok tussen de Zwanenvechtlaan en de Vecht, waardoor een (letterlijk) doorgaande fietsroute vanuit de Zwanenvechtlaan over de Vecht niet mogelijk is. · Er is recent al een fietspad opzij van de Zwanenvechtlaan gelegd met een mooie brug en een goed geasfalteerd pad richting de scouting Zuilen. Dit goed geasfalteerde fietspad is al erg dichtbij en in richting van de Muinck de Keizer brug, waardoor het de vraag is of een extra brug nodig en nuttig is. · Er is aan de kant van Overvecht bij de voorgenomen ingetekende fietsbrug geen duidelijke doorgaande fietsroute de wijk in. Er is daar nu wel een fietspad, maar dat is geen doorlopend fietspad. Dus, ook daar zal flink geïnvesteerd moeten worden in een nieuw breder en goed fietspad (n.b. dwars door het wandelpark met de vele vogels). · Er is al een doorgaande fietsroute bij Fort aan de Klop/ de Klopvaart. Het zou logischer kunnen zijn om een eventuele over de Vecht daarop aan te laten sluiten. Al moet dan nogmaals gekeken naar nut en noodzaak, vanwege de nabij gelegenheid van de Muinck de Keizerbrug. En ik vermoed dat er ook veel kanttekeningen te plaatsen zijn bij het aanleggen van een fietsbrug op die locatie. **<u>Verzoek betrekken omwonenden:</u>** Ik verzoek u de voorgenomen en ingetekende locatie (en het nut en noodzaak) van de fietsbrug goed te heroverwegen. Ik verzoek u tevens om in de vervolgtrajecten over een eventuele fietsbrug over de Vecht de direct omwonenden in een vroeg stadium intensief te betrekken. De reden voor dit verzoek is dat de omwonenden nu uit de media en een plan op hoofdlijnen moeten halen dat er een plan is voor een mogelijke fietsbrug over de Vecht, terwijl zij de locatie en de kanttekeningen dus goed kennen, bereid zijn om mee te denken over de locatie en de invulling en degenen zijn die met de gevolgen te maken krijgen.	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. 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. De kanttekening die u plaatst behoren betrokken te worden in dat onderzoek. Onderdeel van deze uitwerking is ook participatie door belanghebbenden. Op het uiteindelijke besluit is bovendien beroep en bezwaar mogelijk. Zie voor meer informatie over de status van het plan paragraaf 2.1.
25	Hierbij onze zienswijze op het Mobiliteitsrapport 2040 en Concept Parkeervisie 2040. Graag ontvangen wij een ontvangstbevestiging en antwoord op onze vragen.	Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone De (loop- en) fietsverbindingen in de Merwedekanaalzone zijn uitgewerkt als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone. Daarom kunnen we in deze nota van

	We gaan specifiek ook in, op de door ons ervaren nuttelоosheid te proberen "kost wat kost", fijnmazigheid aan te brengen in het stedelijk netwerk voor lopen en fietsen. Een fijnmazig netwerk dat ten koste gaat van de leefbaarheid in de bestaande, goed functionerende, Rivierenwijk. Wij nemen aan dat de Gemeente Utrecht onze vraagstukken, zorgpunten en voorstellen nader zal beschouwen en daadwerkelijk andere oplossingen zal doorvoeren. Centraal staan de gevolgen van de extra loop-/fietsbruggen over het Merwedekanaal bij Waalstraat en Zijldiepstraat in Rivierenwijk(west). Met name de leefbaarheid in de smalle straten van Rivierenwijk zal hieronder sterk lijden. U voert aan dat u het fietsverkeer wilt spreiden. Echter, deze spreiding lost het probleem van bepaalde knelpunten zoals bijvoorbeeld in de Balijelaan niet op. Tijdens de Zoomsessie met de stad over het Mobiliteitsplan (11 januari 2021) zijn in een subgroep hier ook vragen over gesteld. Een delegatie van bewoners en winkeliers Balijelaan/Rijnlaan vroeg naar de gewenste herinrichting Balijelaan. Deze vraag werd afgedaan met de opmerking dat er geen geld is gereserveerd voor herinrichting van de Balijelaan. Eveneens blijft het gevaarlijke knelpunt van de rotonde Waalstraat/Rijnlaan in uw plannen een groot probleem. <u>Vraag 1: Welke oplossingen worden doorgevoerd voor het knooppunt Balijelaan/Croeselaan?</u> <u>Vraag 2 :Waarom is er geen geld gereserveerd voor de herinrichting Balijelaan/Balijeplein?</u>	beantwoording al concreter ingaan op onder andere de locatie en integrale afwegingen ten aanzien van de bruggen in de Merwedekanaalzone. Overige reacties zijn beantwoord in de Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan, 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. Belangrijkste wijzigingen m.b.t. Uw reacties zijn: 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 enkel 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 Zeehaenkade 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. De volgende maatregelen worden overwogen/zijn in planvorming: Kruising Vondellaan/Croeselaan/Balijelaan/Rijnlaan: Hier is soms nu al sprake van lange wachttijden voor de verkeerslichten en ruimtegebrek voor fietsers. Herinrichting tot een verkeersluwer plein, bijvoorbeeld door de verkeersruimte te verminderen en het verkeer meer te mengen kan uitkomst bieden.

	<u>Vraag 3: Wat is de oplossing voor het probleem bij de Rotonde Waalstraat/Rijnlaan</u> <u>Vraag 4: Hoe wordt het kruispunt Zijldiepstraat/Rijnlaan veilig opgelost?</u> Betere onderbouwing noodzaak extra bruggen Gehanteerde fiets-/bromfiets prognoses tot 2040 lijken willekeurig van aard en uw keuze voor een oplossing, te weten vijf extra bruggen over het Merwedekanaal, is absoluut onvoldoende onderbouwd.. Wij hebben in juni en eind augustus 2019 zelf tellingen gedaan op de Kanaalweg, de Balijebrug en de Socratesbrug. Wij komen bij lange na niet aan de tellingen, die u hanteert voor uw prognose fietsverkeer om extra bruggen over het Merwedekanaal te rechtvaardigen, ook niet nadat de Merwedekanaalzone is ontwikkeld. Veel bewoners en belanghebbenden willen geen extra bruggen over het Merwedekanaal. 2000 mensen ondertekenden in 2019 een petitie. Voor Rivierenwijk zijn de bruggen bij de Waalstraat en Zijldiepstraat een groot struikelblok. Ze vormen een grote aantasting van het groen in Rivierenwijk. Er moeten monumentale bomen in het Merwedeplantsoen voor worden gekapt, woonboten moeten verdwijnen. Rivierenwijk is er met haar smalle straten niet op gebouwd om er zoveel (brom)fietsers doorheen te voeren. Het tast de leefbaarheid van de wijk ernstig aan. Wij krijgen de indruk dat de Gemeente de aanleg van extra loop/fietsbruggen over het Merwedekanaal koste wat kost wil doorvoeren, ondanks dat in de RSU 2040 wordt geschreven dat 'bestaand groen en het karakter van de wijken behouden blijft". <u>Bestaande knelpunten worden niet opgelost</u> De hoofdfietsroute loopt door de Waalstraat, Zijldiepstraat en Rijnlaan. (pag. 140). Probleem: Waalstraat met veel geparkeerde auto's aan beide zijden, een basisschool, kinderopvang en een bestaande kinderspeelplaats in het Merwedeplantsoen. De smalle Zijldiepstraat, met een knik naar Hunzestraat en Rijnlaan; de Rijnlaan met een smal fietspad aan beide zijden van de straat met een doorgaande buslijn (lijn 1).	Aandachtspunten die ontstaan als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen, maar ook als gevolg van de toename van het fietsverkeer staan op de uitvoeringsagenda om aangepakt te worden. Deze uitvoeringsagenda komt terug in de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk. De Waalstraat (tot aan Rijnlaan) en de Zijldiepstaat en het Merwedeplantsoen rondom de bruggen zullen als eerste worden heringericht. En in de eerste fase van de Buurtaanpak is ook ruimte voor vergroeningsmaatregelen, zoals extra bomen. In een latere fase worden ook de Rijnlaan en Balijeplein aangepakt. De herinrichting van het stuk Waalstraat tussen Rijnlaan en Jutfaseweg maakt onderdeel uit van de maatregelen die onderzocht worden in het kader van de studie Zuidpoort. Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone En beantwoording hierboven.

	Doordat naast gewone fietsers ook doorgaande speedpedelecs, highspeed bakfietsen, bromfietsers, e-scooters en elektrische fietsers door de smalle straten zullen rijden, ontstaan zeer gevaarlijke kruispunten. Uit verschillende richtingen komen al deze verschillende fietsers en bromfietsers toch weer uit op de kruising Rijnlaan-Balijelaan, Balijelaan-Croeselaan en Rijnlaan-Socrateslaan. De nieuw aan te leggen bruggen lossen de bestaande knelpunten niet op, maar geven juist extra onveiligheid in de smalle woonstraten van Rivierenwijk. <u>Vraag 5: Hoe wordt de problematiek op Balijelaan, Balijeplein/Croeselaan Rijnlaan/Socrateslaan veilig opgelost?</u> Loop- en fietsafstanden De reeds bestaande Balijebrug en Socratesbrug liggen 1100 meter uit elkaar. Ook al wonen toekomstige bewoners in het midden van het gebied Merwede, dan nog is er geen verkorting van de loop- of fietsafstand naar bestaande voorzieningen zoals supermarkten en winkels in Rivierenwijk en Hoograven. Bovendien schrijft u in het Mobiliteitsrapport (pag. 34): “Vrijwel elke wijk in 2040 heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies.” Huidige situatie: Rivierenwijk: Winkels zijn geconcentreerd in het noordelijk deel van de Rijnlaan en Balijelaan. Dus prima en snel te bereiken zonder omfietsen of omlopen via de bestaande Balijebrug. De afstand en reistijd blijft hetzelfde. Winkelcentrum “t-Goylaan Hoograven is zonder omrijden of omlopen te bereiken via de Socratesbrug. <u>Voorstel 1: De miljoenen investering in nieuwe bruggen (Waalstraatbrug, Zijldiepstraatbrug en Heycopstraatbrug) kan beter benut worden voor het alternatief:</u> Kies voor een verbetering van de bestaande Balijebrug en Socratesbrug! De eisen voor bruggen over het Merwedekanaal zijn hoog: de historische schepen uit de Veilinghaven moeten eruit kunnen (lees: brug moet beweegbaar zijn met veel extra onderhoudskosten of hoog genoeg zijn om de schepen eronder door te laten varen (gevolg: veel ruimte nodig voor de aan-en aflanding voor fietsers); de roeiers mogen geen hinder ondervinden van extra obstakels in het water; de fietsers op de Kanaalweg moeten eronderdoor kunnen fietsen om de snelheid erin te houden richting CS, gevolg: veel ruimte nodig voor de aan-en aflanding voor fietsers)	Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone En beantwoording hierboven. 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. 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.
	<u>Vraag 6: Hoe zouden de toekomstige bruggen er uit gaan zien?</u> <u>Vraag 7: Wie gaat dat betalen?</u> Onvoldoende onderzoek naar mogelijkheden bestaande bruggen Onderzoek naar uitbreiding en verbetering van bestaande Socratesbrug en Balijebrug is niet gedaan.	Hoe de bruggen er in de toekomst uitzien wordt uitgewerkt i.h.k.v. de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone. De nieuwe wandel- en fietsbruggen worden betaald vanuit verschillende dekkingsbronnen bij deze gebiedsontwikkeling. Een belangrijke bijdrage komt bijvoorbeeld vanuit de ontwikkeling van deelgebied 5, waarbij de private eigenaren meebetalen. Met deze bijdrage kan de gemeente (na besluitvorming) uitvoering geven aan het verdere ontwerpproces en bouw van de wandel- en fietsbruggen.
	<u>Vraag 8: Wij verzochten de Gemeente eerder en verzoeken nu opnieuw een degelijk, onafhankelijk, uitgebreid onderzoek te doen naar de mogelijkheden van de bestaande bruggen.</u> Een uitbreiding van de bestaande bruggen betekent dat de leefbaarheid in de straten van de Rivierenwijk niet wordt aangetast. Vraag 9: hoe zit het met de openbaarheid van de uitkomsten? Worden de uitkomsten, in tegenstelling tot die van het onderzoek door Goudappel/Coffeng, open met de burgers gedeeld?	Zie reactie bij uw voorstel 1.
	Doorgaande fietsroute De Kanaalweg is enkele jaren geleden verbeterd met rood asfalt als doorfietsroute. Deze route maakt deel uit van het Hoofdfietsnetwerk en vormt een prima en snelle verbinding naar o.a. het Centraal Station. Door de aanleg van nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal ontstaan er gevaarlijke kruisingen met haast hebbende snelfietsers en recreatieve fietsers. <u>Vraag 10: Waarom onderbreekt u een bestaande, goed functionerende fietsroute door de aanlanding van extra bruggen?</u>	De exacte inpassing van bruggen vergt nadere studie over hoe de aanlanding wordt vormgegeven en ingepast. De vragen over de landschappelijke inpassing van de bruggen, de 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.
	Vraag 11: Hoe denkt u de gevaarlijke kruispunten, die ontstaan bij de Kanaalweg, te beveiligen?	Een veilige inrichting van de kruispunten is onderdeel van deze planuitwerking.
	Vraag 12: Hoe zit het met de bestaande roeimogelijkheden en de veiligheid van roeicoaches?	Langs het Merwedekanaal komt een fiets- en wandelroute. Ook de coaches van de roeiers kunnen gebruik maken van het fietspad. Het is niet mogelijk om kruisingen bij de bruggen te vermijden, eenvoudigweg omdat de bruggen te laag zijn om onderdoorgangen te maken. Dermate hogere bruggen zijn ongewenst, omdat het hellingspercentage te hoog wordt en de aanlanding te veel ruimte zal innemen. Het precieze ontwerp en bijvoorbeeld de uitbuiging van de fietspaden ten opzichte van het kanaal wordt nog per zone verder uitgewerkt, waarbij bijvoorbeeld de inpassing van bomen, recreatie langs het water en ecologische oevers nog nader onderzoek nodig heeft. Uitvaren blijft mogelijk. Bij de uitwerking van de bruggen is het uitgangspunt dat deze te openen zijn om grote schepen door te laten.
	Vraag 13: Hoe zit het met de mogelijkheden voor in het Merwedekanaal liggende boten om uit te varen?	De bruggen moeten ofwel hoog genoeg zijn om onder door te varen, of te openen zijn om de doorvaarroute in te stand te houden. Ook is het openingsregime van de bruggen hierbij van belang.
	Monitoringsysteem Wij pleiten ervoor dat pas extra bruggen worden aangelegd bij gebleken noodzakelijkheid. Ook de Commissie MER heeft mbt de Merwedekanaalzone aangedrongen op monitoring en nadere uitwerking van de punten waarop en hoe op monitoring zal worden geacteerd. Voorstel 2: Wij vragen eerst aanpassing van Socratesbrug en Balijebrug uit te voeren en dan, na monitoring in 2030-2035, te kijken wat verder nodig is.	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Openbaar Vervoer en Knooppunt Westraven Momenteel rijdt er een lijnbus (lijn 1) Van Utrecht CS richting Rivierenwijk-Hoograven Vraag 14: Blijft de lijnbus (lijn 1) in het OV-basisnetwerk bestaan na de uitbreiding van het OV-netwerk met de hoogwaardige tramverbindingen Merwedelijn en Waterlinielijn vanaf knooppunt Westraven?	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. Verder verwijzen wij naar 2.7.3 Basisnet
	Goederenvervoer over water 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 pag 113 staan 4 laad- en losplaatsen ingetekend aan het Merwedekanaal, waarvan 2 in de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 en 2 in deelgebied 6. Vraag 15: Wat is de bedoeling mbt 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 bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Vraag 16: Hebben deze laad- en losplaatsen een blijvende functie na voltooiing van de bouw? Vraag 17: welke voorzieningen hebben deze laad- en losplaatsen?	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.
	Vaarsnelheid, laad- en lostijden en geluid Strikte regels qua laad-/lostijden, beperking maximaal geluid, vaarsnelheid en vooral handhaving van de regels zijn nodig. Vraag 18: Hoe wordt e.e.a. vastgelegd en hoe is handhaving geregeld? Vraag 19: Worden de palen voor de fundering in de Merwedekanaalzone geschroefd in plaats van geheid, om de geluidsoverlast en trillingen voor de omgeving te verminderen?	Voor maatregelen rondom bouwoverlast gelden wettelijke kaders. De ontwikkelende partijen moeten aan deze kaders voldoen en de gemeente zal daarop toezien. Hieronder valt ook het informeren van de omgeving over planningen van de bouw

	Transformeren Waterlinieweg Op pag 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. Vraag 20: 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. Inspraakreactie Concept Parkeervisie Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. Vraag 21: Krijgen mensen bij invoering van betaald parkeren in hun wijk nog een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven? Er wordt geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad. Vraag 22: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd voor Rivierenwijk en Transwijk? Fietsparkeernormen Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fiets parkeren bij de Max locatie (MWKZ), moeten	en de aanpak. Er dient bijvoorbeeld een ‘BLVC-plan’ te worden ingediend bij de gemeente voorafgaand aan de bouw. In dit plan staat uitgewerkt hoe met de Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheid en Communicatie tijdens de (voorbereiding van) de bouw wordt omgegaan. BLVC-plannen worden getoetst door de gemeente en er zal handhaving en toezicht plaatsvinden door de gemeente. Om de overlast te minimaliseren zal worden gekeken naar maatwerkoplossingen als deze overlast toch niet te voorkomen is. 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. 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. Ja. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer 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.

	ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen, ook voor bezoekers, aan te leggen. <u>Vraag 23: worden ontwikkelaars in grote ontwikkelgebieden gedwongen ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen?</u>	Ja. Dit is opgenomen in de nota Parkeernormen.
26	*Deze reactie is gelijk aan inspraakreactie 25. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze reactie. De onderstaande tekst is aanvullend op de tekst in reactie 25.* Hierbij wil ik reageren op het mobiliteitsplan van de gemeente. Als bewoner van de Merwedekade maak ik me grote zorgen over de plannen die er liggen rondom het aantal fietsbruggen. Dit zal veel invloed hebben op het groen, de veiligheid en de rust van onze straat. Er zijn legio alternatieven te bedenken, dan het plaatsen van 5 fietsbruggen. Ik sluit mij dan ook aan bij de opmerkingen en vragen gesteld door werkgroep Houd Rivierenwijk leefbaar (zie bericht hieronder)	Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone
27	Ik stuur u deze mail naar aanleiding van alle plannen die er zijn om het Ledig Erf autoluw te maken. Dit heeft voor omliggende straten, en dan m.n. de Briljantlaan, W. A. Vultostraat en Constant Erzeijstraat negatieve gevolgen. Onze straat wordt dan ook niet actief opgenomen in het plan, waardoor wij en andere buurtbewoners negatieve gevolgen zullen ervaren van de plannen die elders worden gemaakt. Een plan voor de bevordering van de leefbaarheid waarin ook mijn straat wordt opgenomen zie ik dan ook graag tegemoet.	De in het mobiliteitsplan beschreven ambitie streeft naar géén groei van het autoverkeer op stadsniveau. We stellen geen doelen per straat, tenzij dit nodig is voor gebiedsontwikkeling of om specifieke vervoerwijzen prioriteit te kunnen geven. Dit is voor de route Briljantlaan – WA Vultostraat - C. Erzeijstraat niet het geval. Mocht de keuze voor de verkeerscirculatie rondom de Zuidpoort leiden tot andere verkeersintensiteiten op deze route, dan zullen aspecten als leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit worden meegenomen in de afweging en uitwerking.
28	Graag wil ik reageren op de plannen om het Ledig Erf autoluw te maken. <u>Nu vind ik in zijn algemeenheid dat het een goed plan is en dat er inderdaad iets mooiers gemaakt kan worden van het Ledig Erf om het toegankelijker te maken.</u> Ik heb echter wel mijn zorgen over de verkeersituatie die richting het zuiden van de stad verplaatst gaat worden. Ik ben zelf namelijk woonachtig in de W.A. Vultostraat	Daar zijn wij blij mee. De in het mobiliteitsplan beschreven ambitie streeft naar géén groei van het autoverkeer op stadsniveau. We stellen geen doelen per straat, tenzij dit nodig is voor gebiedsontwikkeling of

	en ik vermoed, dat bij voornamelijk optie 3,4 en 6, er veel meer verkeer de route Briljantlaat-Vultostraat-Erzeijstraat gaat pakken. Ik vroeg mij af, in het geval dat het verkeer op deze route toe gaat nemen, of er een plan is voor de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route? Mocht dat zo zijn, dan zou ik die graag willen vernemen.	om specifieke vervoerwijzen prioriteit te kunnen geven. Dit is voor de route Briljantlaan – WA Vultostraat - C. Erzeijstraat niet het geval. Mocht de keuze voor de verkeerscirculatie rondom de Zuidpoort leiden tot andere verkeersintensiteiten op deze route, dan zullen aspecten als leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit worden meegenomen in de afweging en uitwerking.
29	*Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op de tekst in reactie 30.* De afgelopen 22 jaar dat ik aan deze route woon is de verkeersdrukte alleen maar toegenomen. Andere wegen worden ontlast (bijv Jutfaseweg met verkeersdrempels en toekomst plannen Zuidpoort) maar de route Erzeijstraat, Vultostraat en Briljantlaan, een route met veel bewoning wordt steeds maar drukker.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
30	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 20240. De plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Op dit moment ontbreekt een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route. Wij zien dat graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort De in het mobiliteitsplan beschreven ambitie streeft naar géén groei van het autoverkeer op stadsniveau. We stellen geen doelen per straat, tenzij dit nodig is voor gebiedsontwikkeling of om specifieke vervoerwijzen prioriteit te kunnen geven. Dit is voor de route Briljantlaan – WA Vultostraat - C. Erzeijstraat niet het geval. Mocht de keuze voor de verkeerscirculatie rondom de Zuidpoort leiden tot andere verkeersintensiteiten op deze route, dan zullen aspecten als leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit worden meegenomen in de afweging en uitwerking.
31	Middels deze mail wil ik graag reageren op de in mijn ogen verontrustende plannen ter verbetering van de leefbaarheid van het project Zuidpoort. Uiteraard ben ik een groot fan voor het verbeteren van de toegankelijkheid en de leefomgeving. Echter vind ik dat hier in het project een verstrekkend gevolg over het hoofd wordt gezien.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	Gezien het plan de verkeersstromen in te dammen bij Ledig Erf wordt vergeten dat de verbinding Constant Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan een van de enige verbindingsweg van en naar het centrum zal zijn. Dit zal leiden tot een significante toename van vracht- en autoverkeer, wat vervolgens leidt tot toename van drukte en gevaar, verslechtering van luchtkwaliteit en afname van leefbaarheid aan deze wegen. Naar mijn mening toch een kwalijke zaak. Ik vraag u dan ook om een plan te maken om op deze wegen de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit te verbeteren. Ik hoop dat u mijn mening hierover op prijs stelt en hier rekening mee houden in het project.	
32	Wanneer de plannen rondom ledig erf doorgaan neem dan a.u.b. meteen de straat briljantlaan-vultostraat-C. Erzeijstraat mee en maak hier een veilige en rustige 30 km/u straat mee. Momenteel ontbreekt een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op dit traject.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
33	Ik bewoner van de Vultostraat in Utrecht wil graag laten dat u onze straat niet over het hooft moet zien in de verbeteringsplannen elders. Ook onze straat verdient aandacht. In de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan wordt onvoldoende rekening gehouden met de leefbaarheid aan de Vultostraat! Graag hoor ik van u hoe er rekening gehouden gaat worden met de aanzienlijke verkeersdrukte in onze straat. En hoe onze kinderen hier straks nog rustig kunnen spelen en engzinds schone lucht in ademen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
34	Sinds kort hebben wij vernomen van het mobiliteitsplan 2040. Hierin staat 'dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen'. Alle mooie plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan leiden alleen tot forse toename van de verkeersdrukte op de route Erzeijstraat - Vultostraat-Briljantlaan. Een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit in onze straat ontbreekt en dat zien wij wel graag	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	tegemoet. Het is voor ons essentieel dat onze kinderen, veilig en in een schone omgeving op kunnen groeien.	
35	Ik wil graag reageren op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht dat ook in de toekomst mijn straat prettig is om in te wonen en dat de stad bereikbaar en toegankelijk gemaakt moet worden voor iedereen. Ik maak mij grote zorgen over de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan – Socrateslaan, omdat dit zal leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat- WA vultostraat – Briljantlaan. Een plan voor de bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit ontbreekt en ik zie deze graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
36	Via deze mail reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Onlangs ontving ik een wijkbericht met daarin informatie over de plannen voor het autoluw maken van het Ledig Erf. Ik heb via de enquête over Verkeer Zuidpoort al mijn stem laten horen en mijn grote zorg uitgesproken over de verkeerstoename in mijn straat. Via deze mail wil ik dit opnieuw doen. Ik woon nu 20 jaar aan de W.A. Vultostraat. In die 20 jaar is het verkeer door deze straat meer dan verdubbeld. De geluidsoverlast die dit met zich meebrengt ook. Daarbij is de hoeveelheid fijnstof die ik in mijn huis terugvind (prima geïsoleerd) nu al te veel. Met de hulpdiensten in de straat begrijp ik dat het plaatsen van drempels niet mogelijk is, maar om de hoeveelheid verkeer wéér te vermeerderen is het andere uiterste! De mooie plannen voor De Zuidpoort leiden tot een forse toename van verkeer door de Briljantlaan-W.A.Vultostraat-Constant Erzeijstraat. Op deze route ontbreekt het aan een plan voor bevordering van de leefbaarheid, veiligheid én luchtkwaliteit. Dit plan zie ik graag tegemoet. Deze route is nu al af en toe een racebaan. Mijn advies zou sowieso, los van de plannen voor De Zuidpoort, zijn om een 30 km zone van deze route te maken. Met	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	uitzondering van de hulpdiensten natuurlijk. Misschien kunnen we beginnen met het plaatsen van camera's en/of "u rijdt te hard" borden. Beste gemeente, beste Sharon, luistert u alstublieft ook naar de bewoners van dit deel van de stad. Autoluw en verkeersveilig voor iedereen!	
37	Graag reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. In alle plannen mis ik een plan ter vergroting van de leefbaarheid en luchtkwaliteit voor de WA Vultostraat. Door alle plannen zal de verkeersdruk in mijn straat alleen maar groter worden met alle negatieve gevolgen van dien. De stikstofwaarde is op dit moment al bijna het dubbele van de toegestane concentratie. Ik begrijp bijvoorbeeld niet waarom de busbaan op de brennerbaan niet ook voor normaal verkeer opengesteld wordt om zo de verkeersdruk beter te verdelen en de dagelijkse opstoppingen (van voor de corona pandemie) op de ’t goyplein te verminderen. Ik zou dus graag een plan zien wat ervoor zorgt dat de stikstofwaarde laat dalen naar een acceptabele concentratie en de leefbaarheid in de straat verhoogt.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort, 2.12.4 Vracht- en autoverkeer op busbanen toestaan en de beantwoording van inspraakreactie 30
38	Hierbij wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. In de plannen over de Zuidpoort, stadsboulevard ‘t Goylaan, Socrateslaan mis ik de gevolgen voor onze straat (Vultostraat) Het kan alleen maar leiden tot een forse toename van verkeersdrukte. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit in onze straat ontbreekt. Prettig wonen in de stad is belangrijk. Ik zie verbetering van uw plan graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
39	Via deze brief reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Ik maak me zorgen dat de plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Gooylaan zullen leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route van mijn straat: de W.A. Vultostraat. Ik zou graag zien dat een plan komt waarin de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze straat aandacht krijgt.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
40	*De meegestuurde kaart van de omgeving bij de onderstaande reactie vindt u in de bijlage.*	Zie paragraaf 2.6.6.3 Fietsroute Herenweg

	Het Mobiliteitsplan 2040 is voor Basisschool de Pijlstaart van belang omdat het een aantal problemen rondom onze school benoemt en aanpakt. Maar we hebben ook onze zorgen over het groeiende fietsverkeer om de school. Daarom roepen we op om de Herenweg niet aan te wijzen als doorgaande fietsroute om het centrum, maar de Weerdsingel WZ. **Verkeersonveiligheid rondom onze school** Als buurtschool willen we onze kinderen een veilige route bieden. De meeste kinderen komen lopend of met de fiets. Slechts een klein aantal wordt met de auto gebracht. Onze school staat midden tussen de verkeersaders: Amsterdamsesstraatweg, Herenweg en Weerdsingel WZ. Dat brengt verkeersonveiligheid (zie verkeersstudie Noord-West) en een ongezonde lucht met zich mee. Zie afbeelding. Het groeiend aantal fietsers rondom de school maakt de situatie in de toekomst nog onveiliger. Ze komen uit alle richtingen in dikke verkeersstromen richting Utrecht CS en USP. Ze sluiten onze school als het ware op! **Onze visie: Kinderen veilig te voet naar school** Omdat we de buurtschool zijn van Pijlsweerd willen we dat kinderen zelfstandig en veilig naar school kunnen lopen (uitzonderingen daargelaten). Als ze oud genoeg zijn, kunnen ze dat zelfstandig. Dat betekent dat de school veilig bereikbaar moet zijn. En dat vraagt: • In het algemeen: Hoe minder doorgaande fietsers en auto's rondom school, des te beter • Overzichtelijke verkeerssituatie op de kop van de ASW + veilig oversteken • Verkeersluw rondom het pleintje op de kop van de Herenweg • Meer veilige oversteekplaatsen **Voorstel voor wijzigingen Mobiliteitsvisie 2040** In grote lijnen zijn we tevreden met de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie 2040. Maar we hebben grote zorgen over het toenemend fietsverkeer rondom de school, over de ASW, door de Herenweg en over de Weerdsingel. Dit sluit de school op. Het is belangrijk de school veilig bereikbaar te houden. We hebben 3 aandachtspunten:	We verwachten niet dat de fietsroute Herenweg daarmee zodanig druk wordt dat de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid in gevaar komt. Bij de uitwerking van voetgangers- en fietsnetwerken zetten we in op een veilige schoolomgeving en schoolroutes. We

	1. **Het is van belang dat de Herenweg niet als doorgaande fietsroute om het centrum wordt aangewezen**. In onze beleving is een betere oplossing om de Weerdsingel WZ autoluw te maken en die als hoofdader voor fietsers aan te wijzen. 2. **Halen en brengen met de auto moet veilig kunnen**. Voor sommige kinderen die te voet of per fiets niet kunnen komen, maar ook voor naschoolse opvang. 3. We zouden graag een **parkeren-op-afstand oplossing zien voor ons personeel** dat niet in Utrecht woont, en (voor een deel van de reis) van de auto afhankelijk is. **Afbeelding** *Basisschool de Pijlstaart ingeklemd tussen grote verkeersstromen. Sluit de Herenweg af voor doorgaand fietsverkeer zodat de school veilig bereikbaar wordt.*	stimuleren (veilig) fietsen en lopen met activiteiten op basisscholen en steunen initiatieven om schoolzones veilig in te richten met de Scholenaanpak. Er zijn er diverse P+R voorzieningen aan de rand van de stad om verder te reizen met het OV of deelmobiliteit. Dit aanbod wordt gekomende jaren uitgebreid. We nodigen scholen graag uit om in gesprek te gaan met Goedopweg om te kijken of we het aanbod en gebruik duurzame vormen van mobiliteit op korte termijn verder kunnen verbeteren (fiets/e-fiets/deelmobiliteit etc).
41	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. De leefbaarheid vd Briljantlaan, C.Erzeystr en de W.A.Vultostraat komt hierdoor ernstig in gevaar. De verwachte toename vh verkeer in deze straten is onacceptabel.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
42	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is volgens de website er op gericht “dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen”. Ik constateer dat de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard `t Goylaan-Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Constant Erzeijstraat – W.A. Vultostraat – Briljantlaan. Een plan voor bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt. Ik maak mij hier zorgen over. Ik verzoek u nadrukkelijk om hier de nodige aandacht aan te schenken in het mobiliteitsplan 2040 en zie uw reactie graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
43	*De meegestuurde foto bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Als (oudere) inwoners van de Impalastraat in de Bokkenbuurt geven we graag onderstaande zienswijze over het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. 1. Toekomstvisie, uitgangspunten	

	In het plan is de verwachting van duurzame groei in de stad richtinggevend. De stad staat centraal, niet de regio. Wij bepleiten een meer regionaal uitgangspunt. Veel mensen die in Utrecht werken, uitgaan, recreëren wonen in de omliggende gemeenten. Daar zijn ook bedrijven etc waar mensen uit de stad werken. De verknooptheid van de stad en de regio vergt oplossingen die vanuit de regio naar de stad kijken in plaats van andersom. Sporadisch wordt in het huidige plan naar de regio verwezen (oa op blz 161). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt geschetst dat er meerdere stadscentra moeten komen. Die zijn er al op een iets grotere schaal, namelijk in Nieuwegein, De Bilt-Bilthoven, Maarssen etc. Een aantal hieronder beschreven ontwikkelingen maken het nog belangrijker eerst voor de regio (of agglomeratie) een mobiliteitsplan op te stellen alvorens dit voor de stad te maken. Ons inziens wordt in het plan ook te weinig rekening gehouden met de behoefte van bewoners en andere gebruikers van de infrastructuur, nu en in de toekomst, ook in de regio. Voor nu en de stad geldt dat veel bewoners zich al met de fiets, het OV en lopend verplaatsen, zoals in het plan gewenst wordt. Velen maken daarnaast gebruik van een eigen auto, die ze bijvoorkeur dicht bij hum woning parkeren. In het plan wordt dit bemoeilijkt. Het is de vraag of dit realistisch en wenselijk is, gezien veranderingen die onder meer in de coronacrisis zichtbaar geworden en versterkt zijn. In het plan wordt uitgegaan van een sterk toenemend aantal inwoners van de stad en in verband daarmee van toenemende druk van werken, wonen en verkeer. Met de coronacrisis wordt rekening gehouden, maar minder dan ons inziens nodig is. De pandemie is eindig, de digitale manieren van werken zullen blijven. - Werken: in Utrecht werken de meeste mensen in de dienstensector, in de zorg en in het onderwijs. Door nieuwe communicatietechnieken kan veel werk decentraal en thuis plaatsvinden. Grote centrale kantoren lijken achterhaald. Aan samenkomsten in vergader- en congreslocaties blijft behoefte. In de zorg is opheffen van regionale ziekenhuizen en concentratie in grote zorginstellingen nadelig gebleken. Onderwijsinstellingen blijven belangrijke trekpleisters, hoewel een deel van het onderwijs blijvend digitaal zal plaatsvinden. Utrecht wordt meer een stad voor ontmoeting (vergaderen,	Zie 2.14.6 Samenwerking met regio en Rijk Wij werken vanuit de én-én gedachte en kijken vanuit de stad naar de regio en kijken samen met de regio naar de stad. 2.15.7 Effecten van Corona Anders reizen is onderdeel van de 5 stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak. Door de toename van het aantal bewoners, werkenden en bezoekers verwachten wij dat de mobiliteit zal toenemen. Door de mobiliteitsaanpak wordt het beheersbaar en blijft de stad aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen.

	hoorcolleges), dan om dagelijks te gaan werken of studeren. Per saldo zal het verkeer dan eerder af- dan toenemen. - Wonen: er zijn aanwijzingen dat wonen in de stad minder aantrekkelijk zal worden gevonden. Als veel werk thuis plaatsvindt is er behoefte aan meer woonruimte. Voor gezinnen met kinderen is een woning met tuin nog steeds het meest aantrekkelijk. Die vindt men maar beperkt in de stad, wel in de randgemeenten, vaak ook buiten de randstad. De werkende bevolking tussen 30 en 65 jaar neemt dan veel sterker af dan in het mobiliteitsplan voorzien wordt. In de stad zal vergrijzing toenemen en er blijft een relatief grote populatie van studenten, van starters op de arbeidsmarkt en van mensen met lagere inkomens. - Verkeer: het dagelijkse forenzenverkeer zal sterk afnemen. Werkenden komen vooral naar de stad voor vergaderingen, congressen, beurzen. Ook voor cultuur en ander vermaak gaan mensen naar de stad. In beperkter mate dan nu komt men om te winkelen (bezorgdiensten vervangen deels winkels). Buiten de stad blijft behoefte aan eigen auto's en daar is er ook meer plaats voor. Auto's blijven aantrekkelijk om naar de stad te komen, elektrische modellen belasten minder het milieu. De huidige infrastructuur behoeft daarom waarschijnlijk veel minder versterking dan in het plan voorzien wordt. Verbeteringen zijn stap voor stap en niet volgens een totaalplan te realiseren. Hieronder geven we aan wat wij wel een realistische benadering vinden. 2. Mobiliteit en Parkeren Wij bepleiten een regionale aanpak van de vraagstukken die de gemeente met haar Omgevingsvisie 2040 wil adresseren. In regionaal perspectief lijkt het ons niet terecht dat de gemeente Utrecht het tot haar opdracht maakt om de 80- tot 100-duizend nieuwe inwoners, die tot 2040 worden verwacht, binnen haar grenzen te huisvesten. Gezien de verdichting en	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. Zie 2.3.2 Groei van de stad Gezonde groei van de stad is mogelijk en wij nemen daarmee onze verantwoordelijkheid voor de woningbouwopgave, net als onze buurgemeenten.

	concentratie die daarvoor nodig zijn, vrezen wij dat de stad onleefbaar wordt, met name voor gezinnen met kinderen en voor ouderen. - Mobiliteit: Het is aan de gemeente om te besluiten dat zij het autogebruik binnen de stad wil beperken. Het is niet aan de gemeente om belemmeringen op te werpen voor de mobiliteit van haar inwoners buiten de stad, dus ook niet voor de modaliteiten van vervoer waar haar inwoners gebruik van kunnen maken. Op 14 januari jl. publiceerde het Ministerie van I&W het landelijke Toekomstperspectief Automobiliteit 2040, waarin wordt vastgesteld: "De automobiliteit zal in de toekomst eerder toenemen dan afnemen." Dit heeft consequenties voor het parkeerbeleid. - Parkeren: In de visies van de gemeente wordt het parkeerbeleid gebruikt om het autoverkeer binnen de stad te beperken. Parkeerplaatsen worden gerantsoeneerd, niet alleen bij het doel van de reis, zoals werk en winkels, maar ook bij de woning, te beginnen in de nieuw te bouwen stadsdelen. Daarmee werpt de gemeente, onterecht en onnodig, belemmeringen op voor de (auto)mobiliteit van haar inwoners buiten de stad. De gemeente kan niet hard maken dat deze belemmeringen onvermijdelijk noodzakelijk zijn om haar doel, het beperken van autoverkeer binnen de stad, te bereiken. In een historische binnenstad zijn de parkeermogelijkheden voor inwoners beperkt; in de nieuw te bouwen stadsdelen dient de gemeente te voorzien in parkeer en stallingsgelegenheid die aansluit bij de (auto)mobiliteitsbehoefte van haar inwoners, zoals die bepaald wordt door al hun bewegingen, ook buiten de stad. 3. Ouderen en mobiliteit Met de Omgevingsvisie 2040 en de Mobiliteits- en Parkeervisies, lijkt de gemeente een bevolking voor ogen te hebben van uitsluitend vitale dertigers en veertigers. In de leeftijdscategorie daarboven nemen de fysieke krachten en het reactievermogen geleidelijk af, ook al blijven velen tot ver voorbij hun 80ste mentaal vitaal. Het is deze	Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Het huidige autonetwerk zit in de spitsperiode zo goed als vol. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. Een ruim aanbod van parkeerplaatsen zal vele voetbalvelden kostbare ruimte vragen. We zetten daarom in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). Mensen zullen de auto gemiddeld minder gebruiken. We zetten echter ook in op bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen. Zie 2.6.2 Drukte op de fietspaden en gedrag en 2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad. 2.11.1 Autoparkeren

	categorie die wij bedoelen als we van “ouderen” spreken: zelfstandig functionerend en nog niet hulpbehoevend. - Ouderen en de fiets: De huidige mobiliteitsvisie biedt geen perspectief voor ouderen. Voor mobiliteit in de stad wordt een belangrijke rol toegedicht aan de fiets. Echter, een aantal routes door het centrum zijn nu al te druk, waardoor fietsen voor ouderen en voor gezinnen met kinderen daar een onaangename, stressvolle onderneming is. Ook stallen van de fiets is een probleem: gedrang bij toegang en verlaten van de stalling, fysieke problemen als (vaak) alleen hoge rekken beschikbaar zijn. - Ouderen en parkeren: Een (eigen) auto draagt ertoe bij dat ouderen langer zelfstandig mobiel kunnen blijven en aan maatschappelijk en sociaal leven kunnen deelnemen dat zich, voor velen, ook buiten Utrecht afspeelt. De gemeente wil op termijn auto’s uit woonwijken verbannen, naar parkeer- en stallingslocaties aan de rand van de stad. Voor de reis per auto naar, of van, familie buiten de stad wordt, met de overstap in een P+R, een enorme hindernis opgeworpen, door de extra fysieke inspanning en reistijd die deze vereist. De overstap naar de (leen)fiets is geen optie voor ouderen en voor gezinnen met kinderen, die bv grootouders bezoeken. Het beleid van de gemeente leidt op deze manier tot groter sociaal isolement, vooral van ouderen. 4. OV knooppunt Koningsweg-Lunetten Het wiel- met spakenmodel voor het OV spreekt aan. Dit mag echter niet ten koste gaan van andere ruimtelijke ontwikkelingen, dan bepaalt de mobiliteit wat er gerealiseerd wordt op het gebied van wonen, werken, natuur en recreatie, in plaats van andersom. Het knooppunt bij Lunetten-Koningsweg wordt een gecombineerd intercitystation en is in een Azone gedacht. Dat wekt de indruk dat intensieve bebouwing tussen de sporen van de Waterlinieweg tot aan de A27 plaats moet gaan vinden. Dit is in strijd met het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd van juli 2020, waarin voor dit gebied bescherming van erfgoed, natuur, sport en recreatie centraal staan. In plaats van een OV-knooppunt zou hier in combinatie met Amelisweerd een ringpark moeten komen, zoals dat in regionale plannen worden voorzien. Intensieve bebouwing is daar in ieder	Voor de woningbouwaantallen verwijzen wij naar de RSU 2040. 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. Verder verwijzen wij naar 2.7.1 Spoor, Intercitybediening voorstadsstations en Utrecht Centraal

	geval mee in strijd. We betwijfelen of de groei van de bevolking, de behoefte aan werkplekken en woningen de aantasting van het landschap wettigt. Technisch lijkt ons de realisering van een groot station problematisch: het intercity treinverkeer maakt gebruik van dive-unders, die voor en onder de Waterlinieweg beginnen; de sporen van trein en tram wijken vlak na het viaduct met deze weg sterk uiteen. Ter hoogte van het huidige station Lunetten liggen de treinsporen al meer dan 250 meter van elkaar; ook voorzien we problemen met toegangswegen voor OV, auto's, fietsen. De situatie bij station Lunetten is niet geschikt als verkeersknooppunt. Lunetten is een woonwijk die alleen toegankelijk is voor auto's via het 't Goyplein. Uitbreiding van het tramnet met een verbindingen via de Uithof naar De Bilt, Zeist en Driebergen spreekt ons aan. In de informatieavond op 11 januari 2021 werd toegelicht dat het nieuwe grote station vooral voor de Uithof belangrijk gevonden wordt. Dat kan ook gerealiseerd worden met twee stations en een zijlijn van de tram. Deze tram-zijlijn verbindt dan het huidige station Lunetten met een nieuw station Koningsweg op de spoorlijn naar Arnhem en sluit aan op de huidige Uithoflijn. Eventueel kunnen beide stations ook geschikt worden gemaakt voor intercity's. Bij een nieuw station Koningsweg bij de kruising tram en trein is wel toegang voor andere verkeersmiddelen te realiseren en er kan geparkeerd worden.	
44	Ik reageer hierbij op het mobiliteitsplan 2040. Alle plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Een goed plan voor de bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en ik zou dat wel willen zien. Na de opening van het station en herindeling van de Briljantlaan zijn de trillingen afgenomen en is de luchtkwaliteit verbeterd. Met de nieuw voorgestelde omleidingen mbt het Ledig Erf gaan we weer terug in de tijd met een enorme toename aan verkeer langs onze flat met alle overlast vandien!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
45	Graag wil ik reageren op de zienswijze van het Mobiliteitsrapport 2040 en Concept Parkeervisie 2040. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging en worden mijn vragen	

	beantwoord. **Groeidrang** Ik snap de groeidrang niet, Utrecht groeit al jaren het hardst van alle 4 de grote steden. Het lijkt mij dat de stad ook nog leefbaar moet zijn. Een gezonde groei vind ik natuurlijk prima, maar nu lijkt het allemaal te hard te gaan. Ik zou het graag willen omdraaien, eerst qua mobiliteit berekenen/bepalen hoeveel nieuwe inwoners haalbaar zijn, voordat je gaat roepen dat er 100 duizend nieuwe inwoners bij moeten komen. **Vraag 1**: Geen enkele andere grote stad groeit zo hard als Utrecht. Wat is hier de reden van? **Vraag 2:** Is het doel meer, meer en meer groeien of is het doel een gezonde groei bewerkstelligen? **Vraag 3**: Nu wordt er geroepen dat er 100.000 bijkomen en wordt er met cijfers en getallen gespeeld om dit te kunnen goedpraten. Zou je dit niet moeten omdraaien en gaan beargumenteren aan de hand van statistieken hoeveel erbij kunnen komen? **Vraag 4:** Omdat het vooral een wens is om binnenstedelijk te bouwen, hebben we een grote uitdaging qua mobiliteit. Waarom wordt er niet uitgeweken naar locaties in het buitengebied, zoals bijv. Rijnenburg? Net genoemde ligt direct naast de snelweg! **OV** In het nieuwe plan voor 2040 wordt vooral ingespeeld op het gebruik van fiets en OV. Ten eerste wil ik benadrukken dat er heel veel mensen zijn, waaronder ikzelf die met de auto naar zijn werk gaat omdat hij of zij niet pal naast Amsterdam Station, de Bijlmer of boven het station van Rotterdam werkt. Ik werk in Leusden en dit ligt naast de snelweg. De reistijd en kosten zijn een ding, met de trein, bus en fiets (fiets staat op Amersfoort CS) ben ik in 50 minuten op mijn bestemming. Met de auto ben ik er in 20 minuten. Hier komt nog bij dat ik met het OV (en fiets) bijna 12 euro kwijt ben per dag (met de auto is het 5,78 per dag!) Wat mijn werkgever niet vergoed, want hij vergoedt het aantal km. **Vraag 5**: Er wordt vooral gefocust op het verbeteren van het netwerk in Utrecht stad. Hier win je nauwelijks tijdwinst, want dit is in verhouding met de rest van Nederland al goed geregeld. Zou je niet moeten focussen op andere plaatsen binnen Nederland bereikbaar maken met het OV? Plaatsen zoals in mijn geval Leusden, daar kun je pas echt tijdswinst pakken.	Vraag 1-3 zie 2.3.2 Groei van de stad Zie 2.3.3 Binnenstedelijke verdichting en Rijnenburg Zie 2.14.6 Samenwerking met regio en Rijk De provincie is regisseur voor regionale mobiliteit en werkt met de inliggende gemeenten aan de verbetering van de bereikbaarheid. Een van de redenen om aan een sterk verbeterd Wiel te gaan werken is omdat de groei van de stad met name langs dat wiel zal plaatsvinden (op de kruisingen met de spaken). Daarmee

	Vraag 6: Het verbeteren van het tram en bus netwerk in Utrecht, zijn meer pleisters en zorgen niet voor echt goede verbindingen zoals bij de Metro in Parijs, Kopenhagen of Berlijn wel het geval is. Zeker omdat we het hebben over 100.000 nieuwe bewoners meer! Wordt het niet gewoon tijd om geen pleisters te plakken, maar om echt te investeren in een goede Metro verbinding? Amsterdam heeft uiteindelijk ook gekozen voor de Noord-zuid lijn. Wordt een Metro als mogelijke optie nog overwogen?	wordt Utrecht veel meer een polycentrische stad. De 'ringmetro' in Amsterdam is onze belangrijkste referentie voor het Wiel. Echter is Utrecht veel kleiner dan de metropolen (Parijs, Kopenhagen, Berlijn) die uw aanvoert. Met een systeem van hoogwaardig rail- en busvervoer (vgl. Randstadrail) zetten we in op een goede OV ontsluiting.
	Noodzaak extra bruggen Rivierenwijk is een dorp in een stad. Dat is het nu, straks wordt alles anders als er straks 10.000 fietsers door de smalle straatjes gaan. Doordat naast gewone fietsers ook speedpedelecs, highspeed bakfietsen, bromfietsers, e-scooters en elektrische fietsers door de smalle straten zullen rijden, ontstaan er gevaarlijke kruispunten. Mij lijkt dit geen goed plan, ik zou eerder focussen op een fietssnelweg langs de Kanaalweg?	
	Als je de routes in kaart zou brengen gaat de nieuwe bewoner vooral richting het station en/of stad. Gehanteerde fiets-/bromfiets prognoses tot 2040 lijken willekeurig van aard en uw keuze voor een oplossing, te weten vijf extra bruggen over het Merwedekanaal, is absoluut onvoldoende onderbouwd. Veel bewoners en belanghebbenden willen geen extra bruggen over het Merwedekanaal. 2000 mensen ondertekenden in 2019 een petitie. **Vraag 7:** Alle (snelle) fiets- en scooterverkeer door de smalle straatjes van bestaande wijken zoals in de Rivierenwijk lijkt mij geen goed plan. Is een fietssnelweg langs de kanaalweg nog een optie?	Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone De kanaalweg is en blijft een hoogwaardige fietsroute
	Bruggen en de loop- en fietsafstanden De reeds bestaande Balijebrug en Socratesbrug liggen 1100 meter uit elkaar. Ook al wonen toekomstige bewoners in het midden van het gebied Merwede, dan nog is er geen verkorting van de loop- of fietsafstand naar bestaande voorzieningen zoals supermarkten en winkels in Rivierenwijk en Hoograven. Bovendien schrijft u in het Mobiliteitsrapport (pag. 34): "Vrijwel elke wijk in 2040 heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies." Huidige situatie: Rivierenwijk: Winkels zijn geconcentreerd in het noordelijk deel van de Rijnlaan en Balijelaan. Dus prima en snel te bereiken zonder omfietsen of omlopen via de bestaande Balijebrug. De afstand en reistijd blijft hetzelfde. Winkelcentrum "t-Goylaan Hoograven is zonder omrijden of omlopen te bereiken	Wij zetten in op een verbonden stad voor iedereen. Er komen voorzieningen in de nieuwe wijk Merwedekanaalzone. Nieuwe bewoners kunnen net als alle bewoners en bezoeker gebruik maken van de openbare ruimte, groen en voorzieningen in de hele stad. Uw veronderstelling delen wij niet.

	via de Socratesbrug. **Vraag 8:** In principe heeft de bewoner van Merwedekanaalzone weinig te zoeken in de Rivierenwijk. Zeker als je leest dat er ook hippe horeca en een mix van detailhandel zal zijn in het nieuw te bouwen gebied. Klopt het dat hij of zij zich vooral zal verplaatsen naar het station of de binnenstad? Dus de route door Rivierenwijk vooral wordt gebruikt om doorheen te reizen/verplaatsen? **Vraag 9:** Stel je hebt de routes goed in kaart gebracht en hij of zij verplaatst zich voornamelijk naar de binnenstad of station. Dan heb je met de bruggen geen tijdswinst, als je via het kanaal fiets en uiteindelijk naar rechts gaat, via de bestaande bruggen is het net zo snel. Ik ben benieuwd waarom de bruggen nodig zijn? Want de onderbouwing vind ik flinterdun. **Transformeren naar stadsboulevards:** Op verschillende plekken worden er wegen getransformeerd tot boulevards. Hierdoor worden tussenwegen minder goed bereikbaar gemaakt. Los van het omrijden (meer vervuiling) zorgt dit voor meer files in de stad Utrecht. Er worden vooral plannen bedacht om wegen om te bouwen die verder van de stad afliggen en nodig zijn om de stad bereikbaar te houden. Voorbeelden zijn ‘t Goylaan, Socrateslaan etc. Op pag 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. De waterlinieweg is één van de belangrijkste wegen om het (zuid) oosten van Utrecht te verbinden met Amersfoort en Zwolle. Bij het weghalen van de Waterlinieweg moet je als automobilist in de file staan in Utrecht (stad) of omrijden over de snelweg, met weer meer uitlaatgassen als gevolg. **Vraag 10**: 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? **Vraag 11**: Is het omzetten van belangrijke verbindingswegen (ver) buiten de binnenstad naar stadsboulevards niet te snel en in de verkeerde volgorde? Moet er niet eerst gekeken worden naar de binnenstad (binnen de singels) en enkele kilometers eromheen? Is het niet logischer om als laatste te kijken naar belangrijke verbindingswegen zoals bijv. de Socrateslaan?	Zie 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone en beantwoording inspraakreactie 25 Zie 2.8.3 Autoverkeer aan de zuid- en oostkant van Utrecht Wij werken met een integrale aanpak voor de hele stad. Daarbij gaat het om projecten in de binnenstad, erbuiten en in de wijken.

	Inspraakreactie Concept Parkeervisie **Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar** Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. Ik snap dat de gemeente focust op het verminderen van parkeerplekken in de binnenstad, maar voor de huidige wijken om de stad heen gaat het mij te snel. Bij nieuwe wijken worden er al weinig tot geen parkeerplekken geregeld en de bewoners kiezen hier zelf voor om daar te willen wonen. Maar nu worden de bestaande huidige wijken ook gedwongen, terwijl bij bestaande wijken geen afstand wordt gedaan van de auto. (zie de statistieken van utrecht.incijfers.nl). **Vraag 12**: Moet je bij het verminderen van parkeerplaatsen niet eerst focussen op het gebied binnen de singels? **Vraag 13:** Zijn er ook geen andere manieren te verzinnen om de mensen te stimuleren geen auto te nemen, i.p.v het gewoon weghalen van de parkeerplaatsen? **Vraag 14:** Zijn er contractuele mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de nieuwe bewoners van nieuwbouwprojecten zoals bijv. Merwedekanaalzone de auto niet gewoon in de naastgelegen wijken parkeren? **Vraag 15:** Stel dit is contractueel mogelijk, kan dit ervoor zorgen dat er geen verplicht betaald parkeren wordt ingevoerd bij Kanaleneiland en Rivierenwijk? Kanaleneiland zuid en Rivierenwijk zuid liggen best ver van de stad af (verder dan 10 minuten fietsen van het station) en zeker bij Kanaleneiland zijn er veel gezinnen die afhankelijk zijn van de auto en het niet zo breed hebben. Dat zo'n gezin ineens een parkeervergunning moet aanschaffen lijkt mij niet fair. Ik ben benieuwd naar uw reactie.	Zie 2.11.1 Autoparkeren Het is én- én: wij verminderen geleidelijk het aantal parkeerplaatsen en voegen weinig parkeerruimte toe bij nieuwe ontwikkelen. Aan de andere kant stimuleren we duurzame vormen van mobiliteit, parkeren op afstand en het gebruik van deelmobiliteit. Wij willen parkeeroverlast in naastgelegen wijken voorkomen door invoering van betaald parkeren aldaar.
46	Goed dat er plannen voor zuidpoort en stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan worden gemaakt, maar dit leidt tot forse toename van verkeer op o.a. de WA Vultostraat. Een plan voor leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit daar ontbreekt. We zien dit plan graag tegemoet. Hartelijk dank!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

47	Graag reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Wanneer de gemeente in haar streven heeft dat ook in de toekomst mijn straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk voor iedereen, dan heeft de gemeente iets te doen in het plan voor de Zuidpoort en stadsboulevard. Al deze plannen leiden namelijk tot een mooier en leefbaarder Ledig Erf, maar leidt ook tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat, Vultostraat, Briljantlaan. Een plan hoe deze verkeerdruk te verminderen en ook deze straten veilig te houden en de luchtkwaliteit niet nog verder te laten afnemen ligt er niet. Als bewoner van de WA Vultostraat, zie ik graag van de gemeente een plan hoe -als gevolg van het plan rondom de Zuidpoort- de huidige leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route in stand wordt gehouden of liever nog wordt verbeterd!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
48	Ik voel mij sterk genoodzaakt te reageren op het voorgenomen plan gezien dit de leefbaarheid in mijn omgeving kan doen verslechteren. In dit plan voor de Zuidpoort zijn opties opgenomen die het **nu al veel te drukke** verkeer in de omgeving Briljantlaan-Vultostraat, Erzeijnstraat, 'Goylaan alleen maar doen toenemen. Dit is dan ook zeer ongewenst. De laatste jaren is de verkeersdrukte al ernstig toegenomen en zijn de daarbijbehorende verkeersveiligheid en luchtkwaliteit sterk achteruitgegaan. Het in- en uitstappen van je auto is al een gevaar op zich. En wil je inparkeren dat ontstaat er direct een file. Files die regelmatig aan de orde zijn van en richting 't Goylaan waar de aangelegde rotonde het allemaal maar moet verwerken. Dat lukt nu al vaak niet, laat staan als het nog drukker wordt. Regelmatig (voor de corona) stond ik al bij de afrit van Waterlinieweg richting 't Goylaan in de file. Een plan voor de bevordering van mijn leefomgeving lees ik nergens terug. Ik hoop dat het gezonde verstand uiteindelijk zal leiden tot andere oplossing.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
49	graag uit ik mijn zorgen voor mijn wijk over de autoluwte plannen rond de Zuidpoort. Ik begrijp dat het nodig is de veiligheid rond het Ledig erf te verbeteren en sta hier ik ook achter, echter dit moet niet ten koste gaan van de situatie in mijn wijk. Ik woon aan de Constant Erzeijstraat en heb al dagelijks te maken met onveilige situaties; zoals u weet is het kruispunt op 't Goylaan een van de meest onveilige	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	verkeerspunten van Utrecht, waarbij er hopelijk na de verbouwing wat verbetering zal zijn maar dit is in de praktijk nog niet echt te merken. Er rijden auto's met hoge snelheid, vaak >50 km/uur over onze weg, rakelings langs geparkeerde auto's. Ook steken hier veel senioren en schoolgaande kinderen over. Daarnaast is de luchtkwaliteit matig en de geluidsoverlast voor de omwonenden al aanzienlijk. Ik wil jullie vragen bij het uitvoeren van de plannen ook rekening te houden met ons, en onze wijk ook leefbaar en veilig te houden! Het lijkt me zeer onwenselijk om onze straat als voornaamste toegangsweg te duiden en het lijkt me belangrijk om de druk over meerdere wegen te verdelen. Ik hoop dat jullie rekening houden met deze opmerkingen.	
50	Met interesse heb ik uw mobiliteitsplan 2040 gelezen. Goed dat er nagedacht wordt over hoe Utrecht ook in de toekomst op een zo groen mogelijke manier bereikbaar blijft. Wat me dan ook zeer verbaast is uw plan om een sneltram door het groene deel van Lunetten aan te leggen als onderdeel van 'het Wiel' (van station Lunetten naar P&R Westraven), juist omdat er in de toekomst steeds meer behoefte aan groen en recreatiegebied zal zijn. Bovendien zijn deze groenstroken destijds aangelegd als buffer voor de A12 en A27 waar we in deze wijk al volop overlast van hebben. Ook verbaast het me dat de gemeente, die in het tracébesluit rondom de A27 aangaf dat dit niet ten koste mocht gaan van het groen rond de A27, nu zelf met een plan komt dat ten koste gaat van datzelfde groen. Een veel logischer route voor de tram, waarbij eenvoudig kan worden aangesloten bij al bestaande infrastructuur, is via de Brennerbaan, de Lunettenbaan en de Waterlinieweg, of juist aan de andere kant van de geluidswal, langs de A27 en de A12. Tot slot wijs ik u er op dat inwoners van Lunetten juist voor deze wijk kiezen voor het groene karakter van deze wijk. Dat betekent dat vermindering of aantasting van het groen voor veel huishoudens tot planschade zal leiden. Ik raad u aan om dit mee te nemen in uw financiële doorrekeningen.	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.
51	Er zijn mooie plannen opgesteld voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan. Hierbij is een forse toename verwacht van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Deze toename heeft ongetwijfeld een impact op de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	Bij mijn weten is er geen plan opgesteld ter bevordering van bovengenoemde leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit. Als bewoner van de Vultostraat zie ik een dergelijk plan dan ook graag tegemoet.	
52	Hierbij wil ik bezwaar maken en reageren op het mobiliteitsplan 2040 Zuidpoort. Fijn dat er gedacht wordt aan de leefbaarheid van het Ledig Erf. Uitbreiding van het centrum gebied is blijkbaar heel belangrijk. Nobele plannen om de verkeersdruk uit het centrum te houden/weren. Geen woord over de nadelige gevolgen voor de verkeersdruk, veiligheid en luchtkwaliteit voor de W,A.Vultostraat/Briljantlaan. Vondellaan moet ontlast worden, hier wonen echter veel minder mensen. Zelfs de afslag naar de Jutfaseweg en maatregelen voor de Oranjebrug worden wel benoemd. Zogenaamd de inwoners informeren, laten we het positief insteken en de rest vergeten..... Er zijn helemaal geen plannen gemaakt voor de Briljantlaan/ W.A.Vultostraat om daar de leefbaarheid te verbeteren. De plannen monden uit in een toename van verkeer en m.n vrachtverkeer. Laat staan dat er andere verkeersmaatregelen genomen worden. Zebrapad bij de school; 30 km zone. Verslechtering van de luchtkwaliteit Toename verkeersonveiligheid Toename geluidsoverlast. *Dat ook onze straat prettig is om te wonen*	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
53	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 50. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie beantwoording inspraakreactie 50
54	*De meegestuurde foto's bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Hierbij geef ik mijn reactie op het Mobiliteitsplan en de parkeervisie.	

	Overall vind ik het een mooi plan, dat past bij de uitdaging waar Utrecht voor staat. Een aantal vragen komen naar boven, die ik graag mee geef ter overweging en behandeling. • • Op pag. 74 van het mobiliteitsplan staat dat de definitieve routering van de provinciale snelfietsroutes nog bepaald moet worden. Desondanks lijken de aansluitende hoofdfietsroutes al vastgesteld. Dit lijkt voorbarig, waar zijn de hoofdfietsroutes op gebaseerd? • • Wat is de relatie tussen de brug over het Merwedekanaal ter hoogte van de Heycopstraat en de tunnel bij de Nicolaas Beetstraat? • • Wat gaat er concreet gedaan worden om de aansluiting van de van Zeistweg met de Croeselaan te verbeteren voor fietsers? • • Op pag. 141 van het mobiliteitsplan wordt gesproken over de noodzaak van een hoofdfietsroute langs de Europalaan. Is dit nieuw ten opzichte van het mobiliteitsplan van de MWK zone? Zo ja, wat betekent dit voor de noodzaak voor de bruggen over het Merwedekanaal? Eerder werd gezegd dat de bruggen nodig waren om de drukte op de Kanaalweg te ontlasten, maar dit kan blijkbaar ook anders worden gerealiseerd? • • Op pag. 172 van het mobiliteitsplan wordt gesproken over het vergelijken van data van het CBS met eigen tellingen. Bij ons in de buurt zijn tellingen gedaan terwijl essentiële omliggende straten waren afgesloten door werkzaamheden. Hoe voorkom je dat je verder redeneert met verkeerde data? • • Hoe wordt eventuele overlast gemeten bij mensen die in een straat wonen, waar bijv. veel is veranderd m.b.t. mobiliteit? Valt dat onder de belevingskwaliteit? • • Op pag. 27 van de parkeervisie staat dat het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. In 2 delen van de Dichterswijk wordt een draagvlakmeting gedaan naar betaald parkeren en in ons deel van de wijk niet (ondanks parkeeroverlast). Wat is de logica achter deze keuze? Wij zitten mogelijk straks ingebouwd tussen allemaal betaald parkeren straten (oudbouw Dichterswijk, overkant Croeselaan, Jaarbeursterrein) waardoor wij het afvalputje	Zie 2.6.4 Status van de netwerken en hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone, beantwoording inspraakreactie 25 en uitgebreider: Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie hoofdstuk Kwantitatieve onderbouwing van het Mobiliteitsplan 2040. Plannen worden niet gebaseerd op 1 verkeerstellingen, daarvoor worden diverse parameters betrokken. Als externe factoren zoals 'werkzaamheden' plaatsvinden tijdens een telling wordt dat vermeld en hierop gecorrigeerd. Indien u in uw buurt parkeeroverlast ervaart kunt u een melding doen via: Ervaart u parkeeroverlast? | Gemeente Utrecht

	zullen worden en ons bezoek niet zal kunnen parkeren. Daarnaast verdwijnen er ook plekken voor elektrisch laden, waardoor er nog minder ruimte overblijft... • • Er zijn onder appartementencomplexen parkeergarages gebouwd, waar op termijn niemand meer een auto in zal willen hebben staan, i.v.m. het ontmoedigen van autoverkeer in de stad. Hoe kijkt de gemeente naar deze straks leegstaande garages, welke ideeën zijn hierbij? Zoals eerder ook al vermeld in onze inspraakreactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een extra brug over het Merwedekanaal in deelgebied 4 wil ik graag nog het volgende opmerken. Het feit dat in het plan al wordt uitgegaan van de komst van een brug over het Merwedekanaal ter hoogte van de Heycopstraat, vind ik lastig aangezien ik een brug daar niet nodig, niet nuttig, bezwaarlijk en zeer ongewenst vind. Bij deze nogmaals mijn argumenten (m.b.v. uitleg uit de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage). 2 **Niet nodig** Waarom is een derde brug noodzakelijk als twee bestaande bruggen 500 meter uit elkaar liggen? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen in de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 en volgens de modellen zullen fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze geplande brug niet gaan gebruiken. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit omliggende wijken van de Merwedekanaalzone. Ik snap daarom eigenlijk ook niet waarom de besluitvorming over de brug wordt meegenomen in de besluitvorming over de Merwedekanaalzone? We hebben begrepen dat in januari 2017 de technische haalbaarheid van de Heycopbrug al eens onderzocht is en dat toen is beloofd dat de besluitvorming over de brug separaat zou plaatsvinden en niet als onderdeel van de toekomstige stadswijk. De brug draagt volgens de plannen bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? Ik kan veel plekken bedenken waar bruggen van meer toegevoegde waarde zouden zijn en waar waarschijnlijk ook meer draagvlak onder wijkbewoners is.	We zetten in op vermindering van parkeervoorzieningen op straat. Wij gaan er vooralsnog vanuit dat parkeergarages onder appartementcomplexen goed zullen worden gebruikt. Zie paragraaf 2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone, beantwoording inspraakreactie 25 en uitgebreider: Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	De brug draagt dus alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in onze eigen wijk! Daarnaast wordt in de stukken beschreven dat de brug bijdraagt aan het verlichten van de drukte op de bestaande bruggen. Er zal hoe dan ook veel aanpassing noodzakelijk zijn om de bestaande bruggen geschikt te maken voor de toename van het aantal fietsers vanuit de Merwedekanaalzone. De geplande brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! **Niet nuttig** Eerder heeft de gemeenteraad een omrijdfactor van 1,4 vastgesteld voor fietsers in het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen'. Met die factor in gedachten is de fietsbrug bij de Heycopstraat enkel van meerwaarde als je een fietsafstand van minder dan 1 km aflegt. Dit is in tegenspraak met de modellen die zeggen dat de brug vooral bijdraagt voor fietsers uit omliggende wijken van de Merwedekanaalzone (zij zullen altijd meer dan 1 km fietsen). Voor voetgangers is de brug ook niet van veel toegevoegde waarde. Uit het onderzoek blijkt, dat een extra brug een minimale verbetering geeft in het gebied dat bewoners binnen x minuten kunnen belopen. Bovendien wordt gesuggereerd dat bewoners uit de Dichterswijk voordeel zouden hebben van de brug, wat niet het geval zal zijn. In Deelgebied 4 komen amper voorzieningen en als ik vanuit de Dichterswijk van voorzieningen in Deelgebied 5 of 6 gebruik zou willen maken, kan ik prima over de Balijebrug lopen. Sterker nog, dan zal ik waarschijnlijk fietsen over de Balijebrug! Maar alle voorzieningen zijn voor mij nu al op loop- of fietsafstand, dus de behoefte is er bij mij niet. De fietsbrug is last but not least niet nuttig, want de brug lost het werkelijke probleem niet op. Het werkelijke probleem wordt volgens de stukken veroorzaakt door opstoppingen bij de overgang van de van Zijstweg met de Croeselaan en op de kruising van de Balijelaan met de Rijnlaan. De fietsfiles die daar ontstaan, worden niet verminderd door de extra fietsbrug. De fietsers komen linksom of rechtsom weer uit op deze knelpunten. Naast een onterechte en zelfs oneerlijke kleurtoekenning aan de criteria die in bijlage 1.4 (Variantenstudie) worden gehanteerd (een brug leidt op het punt van inpassing in bestaande straten tot slechts 1 kleur verslechtering t.o.v. geen brug terwijl er 5000 fietsers bijkomen? En ditzelfde geldt voor het criterium van doorsnijding van het park/ plantsoen?), missen er ook criteria. Bijvoorbeeld het gevoel van veiligheid in de wijk,	

	het feit dat de kanaalzijde de rustige kant van onze wijk is, die nu ook een drukke kant zal gaan worden door een nieuwe toegangsweg. De huidige criteria laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen 12,5% is. 1 1 kleuren omzetten in numerieke waarden 1-5 (zeer goed/ donkergroen: 5 punten en zeer slecht/rood: 1 punt) Hoe kan op basis van zo'n kleine verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat in de stukken dat er geen geld is voor de brug… **Bezwaarlijk** Ik vind een fietsbrug gevaarlijk omdat onze in- en uitgang van de parkeergarage uitkomt op het fietspad dat nodig zal zijn om de toestroom van fietsers weg te leiden. Daarnaast zal het rijden door de wijk met haar smalle straten er niet veiliger op worden. Met als dieptepunt de Heycopstraat. Daar is het nu als de school start (en kinderen bij het kinderdagverblijf worden gebracht) al gevaarlijk druk. Op ditzelfde tijdstip zullen ook veel fietsers die de fietsbrug willen gebruiken om richting hun werk gaan. In het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' staan de volgende passages: • • "*Het doorfietsnetwerk is onderdeel van het hoofdfietsnet, alleen kiest en ontwerpt de gemeente zo dat fietsers lange afstanden kunnen overbruggen met minimale stops en beperkte stedelijke drukte onderweg."* • • *"Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad (buiten de binnenstad bij voorkeur asfaltverharding, maaswijdte 400), soms langs drukke straten."* • • *"Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding.*" De brug zou bijdragen voor fietsers uit andere wijken dan de Merwedekanaalzone. Zoals genoemd zijn voor lange afstanden minimale stops en beperkte stedelijke drukte onderweg van belang. Waarom wil de gemeente dan een hoofdfietsroute aanleggen die dwars door een woonwijk met smalle straten gaat?	

	Ik vind de komst van een fietsbrug tot slot bezwaarlijk, omdat deze extra brug er mogelijk voor zorgt dat (bezoek van) bewoners van Deelgebied 4 buiten kantoortijden hun auto bij ons in de buurt zullen parkeren. De parkeerdruk is buiten kantoortijden al erg hoog en neemt hiermee alleen maar toe. **Zeer ongewenst** De fietsbrug is ongewenst, omdat het mijn wandelrondje langs het kanaal met de hond minder prettig maakt, ik moet dan oppassen voor kruisende fietsers. De rust die ik nu ervaar als ik wandel door de wijk, wordt verstoord door toekomstige fietsers. Daarnaast worden ons uitzicht en onze privacy minder, omdat ons terras bijna grenst aan de fietsbrug. Mogelijk zullen voetgangers door onze nu nog rustige semi-openbare binnentuinen gaan lopen om zo de kortste route naar het station te lopen. Op dit moment worden de binnentuinen met name gebruikt door bewoners, wandelaars en mensen die de hond uitlaten. Stuk voor stuk bekende gezichten uit de wijk. We vinden het geen prettige gedachte dat we straks de mensen die door onze binnentuinen lopen niet meer (van gezicht) kennen, dit geeft een gevoel van onveiligheid. Bovendien worden de binnentuinen nu op kosten van de bewoners onderhouden. Als er meer vreemden doorheen gaan lopen, dan zouden we bijv. ook afvalbakken moeten plaatsen en deze frequent legen. Kunnen we ervanuit gaan dat de gemeente deze kosten op zich neemt? **Zwak verhaal** Volgens de modellen die zijn gehanteerd zullen 5000 langzame fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Tegelijk wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat, waarmee de fietsbrug in de toekomst onderdeel van een hoofdfietsroute wordt. Naast de tegenstrijdigheid over welke fietsers de brug zullen gaan gebruiken, komt ook de weging van de gehanteerde criteria hiermee in het gedrang. Als deze tunnel er daadwerkelijk komt, zullen er veel meer 4 (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. De procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug zal daarmee nog kleiner worden. Wat blijft er dan nog over om te besluiten vóór een fietsbrug?	

55	Graag wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Het plan is opgesteld te realiseren dat in de toekomst de straat prettig is om te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor een ieder. Een uitstekende initiatief voor de lange termijn. Helaas zal dit plan er toe leiden dat het verkeer aan de W.A.Vultostraat , Erzeijstraat en Briljantlaan fors zal toenemen. Helaas ontbreekt in het huidige plan, de dan ontstane consequenties, om de door U geformuleerde verbetering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit, van onze straat te waarborgen. Dat is jammer.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
56	Heb van de het Mobiliteitsplan 2040 kennis genomen. Maar al deze mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard ’t Goylaan – Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat – Vultostraat – Briljantlaan. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en dit wil ik graag toegevoegd worden aan de plannen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
57	Ik sta niet achter het mobiliteitsplan 2040 die zullen leiden tot nog meer verkeersoverlast in o.a. de Briljantlaan. Ik word nu al regelmatig wakker van het gedreun van de grote trucks die de supermarkten bevoorraden, bezopen studenten etc.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
58	Via deze mail wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht 'dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen'. Ondanks uw fraaie bewoordingen waarin in u tracht zo inclusief mogelijk te zijn (iedereen..) voel ik mij sterk benadeeld door de plannen. Alle plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden namelijk tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Dit terwijl in de verkeersdruk in de afgelopen jaren al sterk is toegenomen met als gevolg een slechte luchtkwaliteit en onveilige situaties door de grote hoeveelheid verkeer (waaronder steeds meer vrachtverkeer en een opvallend hoog aantal hardrijders). Dit alles zet de kwaliteit van leven in mijn straat sterk onder druk!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30 Indien de gemeente uit meldingen en registraties blijkt dat de leefbaarheid of veiligheid onder druk komt te staan door ongewenst gedrag, dan zal dit aandacht krijgen in het reguliere beheer- en uitvoering. Dit is geen onderdeel van het mobiliteitsplan. De in het mobiliteitsplan beschreven ambitie streeft naar géén groei van het autoverkeer op stadsniveau. We stellen geen doelen per straat, tenzij dit nodig is voor gebiedsontwikkeling of

	Ik zie in uw plannen dan ook graag een toevoeging voor de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan waarin in ingaat op de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route.	om specifieke vervoerwijzen prioriteit te kunnen geven. Dit is voor de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat niet het geval. Mocht de keuze voor de verkeerscirculatie rondom de Zuidpoort leiden tot andere verkeersintensiteiten op deze route, dan zullen aspecten als leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit worden meegenomen in de afweging en uitwerking.
59	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er op gericht dat ook in de toekomst mijn straat 'prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen'. De nieuwe plannen voor De Zuidpoort (verkeersluw maken Ledig Erf), en ook al de eerder uitgevoerde plannen rond de 'stadsboulevard 't Goylaan'. dragen hier echter zeker niet aan bij. Dit plan leidt immers tot een veel grotere (auto)verkeersdruk in de route Briljantlaan, de Constant Erezijstraat en de 't Goylaan. Zeker bepaalde varianten vergroten deze effecten, zonder dat er voor deze wegen gekeken is naar de effecten voor leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit. Een plan voor bevordering leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit ontbreekt voor de bovengenoemde route. Mijn inziens zijn de effecten van de toename van verkeer op deze route voor alle genoemde aspecten negatief. Ik dring erop aan dat de gemeente dit onderzoek alsnog uitvoert en ik zie de resultaten graag tegemoet. Bij voorbaat dank voor uw reactie.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
60	Deze inspraakreactie is gelijk aan reactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op de tekst in reactie 62. **Mobiliteit, veiligheid & duurzaamheid op de rivier de Vecht** Een brug zorgt toch altijd voor enige stremming met onveilige situaties en dieseldampen als gevolg, ook al kunnen er een groot aantal schepen probleemloos onderdoor. Maar stel dat het onverhoopt zo'n witte fietsbrug als in Opburen wordt, de Oostwaarderbrug uit 2011	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	De Vecht is een drukbevaren route. Als de brug gesloten is voor vaartuigen moeten de vaartuigen wachten en manoeuvreren op stroom en wind. Dat levert stress en stankoverlast van de uitlaatgassen op voor de woonbootbewoners. De woonboten liggen aan beide oevers van de rivier en aan beide zijden van de fietsbrug. De doorvaartbreedte is minder dan 20m. Dit alles in tegenstelling tot de Oostwaarderbrug in Opburen; daar is het water veel breder en geen woonboten langs de kades. De kruising en obstructie voor de gebruikers van de Vechtdijk is al benoemd maar nog niet in relatie tot de situatie dat bij een openstaande brug er een dwarse file op de Vechtdijk ontstaat.	Bij de uitwerking van het project nemen we criteria als doorstroming en veiligheid mee in de afweging.
61	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op de tekst in reactie 62. **Duurzaamheid** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is trouwens vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd omdat het park een ecologische zone vormt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een verstorend effect heeft op de dieren uit de omgeving. • De zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de herstelde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen maken er graag en veel gebruik van. Een Vechtbrug wordt ongeacht de hoogte een obstakel voor het vele	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk Bij de uitwerking van het project nemen we criteria als doorstroming veiligheid en ecologie mee in de afweging.

	waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, weten wij als bewoners, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De extra draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van beschoeiing tot gevolg heeft.	
62	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. Ik heb dit Mobiliteitsplan met belangstelling gelezen en geconstateerd dat in hoofdstuk 6 van uw plan rekening is gehouden met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug is onduidelijk en niet gekoppeld aan de in het Mobiliteitsplan beschreven knelpunten. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen. Hoewel de Vechtbrug niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit, lijkt de Vechtbrug in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden en de recreatieve waarde van de omgeving beter benutten. Ik juich het vergroten van de recreatieve waarde van onze omgeving van harte toe en zie kansen om dat op een meer optimale wijze te bereiken. Graag deel ik als betrokken en lokale bewoner mijn visie met u om zo samen het Mobiliteitsplan 2040 te verbeteren. Vanuit de thema's mobiliteit, veiligheid, duurzaamheid en recreatie licht ik toe waarom de Vechtbrug afbreuk doet aan de beoogde doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2040 en neem ik u mee naar een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **Mobiliteit.** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij goed en bij slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	gebruikt. Anders dan beoogd verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: · Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie. · Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt. · De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid.** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. · De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten. · De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht	

	staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. · De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. · De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. · De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. · In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid.** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. · Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. · De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving. · We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de ronde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water door suppers, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een Vechtbrug wordt ongeacht de	

	hoogte een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en meer ontwijkende manoeuvres moet uitvoeren. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. **Recreatie.** De route langs de vecht is een prachtig onderdeel van Utrecht. De duidelijke, lange route langs het water, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden maken dit tot een echte parel. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken om de volgende redenen: · In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. · Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. · Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. · De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt. **Alternatieven** Hoewel Overvecht niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt al veel en divers gebruikt en kan nog meer toevoegen aan de mobiliteit van Utrechters. Om de	

	hiervoor beschreven redenen is een Vechtbrug met een door u geschatte benodigde investering van circa 4 miljoen euro niet de route om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid te vergroten. Graag denk ik met u mee en bied ik alternatieven om de route langs de Vecht en de Vechtdijk optimaler te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: · De route langs het Zandpad lijkt nu meer op een kaal industrieterrein dan op de toegangsweg naar groen. Mijn advies is om te investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute. · De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. · Het Mobiliteitsplan 2040 zal de drukte van gemotoriseerd verkeer op de Franciscusdreef vergroten, terwijl de J.M. de Muinck Keizerbrug aan deze weg voor voetgangers en fietsers een goede verbinding vormt met onder andere het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug, zodat dit een veilige en prettige verbindingsweg wordt. · Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietsgangerstunnel bij het Westplein in Lombok zijn erg belangrijk voor het verhogen van de mobiliteit in Utrecht en komen nu budget te kort. De kosten die bespaard worden kunnen als investering voor deze projecten gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn inspraakreactie u helpt bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Uiteraard kijk ik met veel belangstelling uit naar uw reactie.	
63	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
64	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
65	Van onze buurtgenoten begrijpen we dat de plannen voor De Zuidpoort en de stadboulevard 't Goylaan-Socrateslaan zullen leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op route Erzeijstraat-Vultostraat-Briljantlaan. Volgens onze buurtgenoten ontbreekt een plan voor leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	deze route. Een dergelijke plan zouden wij graag zien. Het is wat ons betreft al te druk met (snelrijdend) verkeer zoals het nu is.	Indien de gemeente uit meldingen en registraties blijkt dat de leefbaarheid of veiligheid onder druk komt te staan door ongewenst gedrag, dan zal dit aandacht krijgen in het reguliere beheer- en uitvoeringsprogramma's. Dit is geen onderdeel van het mobiliteitsplan.
66	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht "dat in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen". De plannen m.b.t. de herinrichting van De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan baren mij grote zorgen aangezien dit zal leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat-Vultostraat-Briljantlaan. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en zie ik dan ook graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
67	Hierbij reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht "dat in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen". De plannen m.b.t. de herinrichting van De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan baren mij grote zorgen aangezien dit zal leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat-Vultostraat-Briljantlaan. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en zie ik dan ook graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
68	Bij deze wil ik graag reageren op het mobiliteitsplan 2040 m.b.t. parkeervisie/parkeernormen. Zover ik heb begrepen van mijn voorganger zou de gemeente Utrecht het "wildparkeren" van fietsen bij de bloembakken voor de ingang van het NH Hotel aan het Jaarbeursplein 24 opnemen in dit nieuwe Mobiliteitsplan en erop gaan handhaven.	We betreuren eventuele miscommunicatie over dat we het wildparkeren van fietsen bij de bloembakken voor de ingang van het NH Hotel zouden opnemen in het Mobiliteitsplan. Dit sluit namelijk niet aan bij de aard en status van het mobiliteitsplan, zie paragraaf 2.1.

	Helaas ben ik dit niet tegengekomen in het plan en wil ik bij deze een verzoek indienen dit alsnog op te nemen. Reden hiervoor is; dat er 50 meter verderop aan het Westplein/ Graadt van Roggenweg een grote (blauwe) fietsenstalling staat die voor iedereen gratis te gebruik is en de capaciteit ruim voldoende is voor de behoefte die er is. Gezien deze ruime capaciteit en het feit dat Utrecht de grootste fietsenstaling ter wereld onder het centraal station heeft liggen lijkt het mij overbodig om het "wildparkeren" voor het NH Hotel aan de Jaarbeursplein 24 toe te staan. Deze situatie zorgt voor veel overlast bij het hotel aangezien deze plek met regelmaat steeds verder wordt opgerekt tot aan de voorgevel van het hotel, tevens ontstaan er met regelmaat gevaarlijke situatie m.b.t. aanrijdingen en is de veiligheid in het gedrang Ik ben van mening gezien de grote bouwput waar we voor langere tijd in zullen zitten de gemeente een verantwoordelijkheid heeft om de plekken in en rondom het stationsgebied die nog enigszins te handhaven zijn netjes en vooral veilig te houden. Daarom wil ik u hierbij vragen in te gaan op mijn verzoek om dit op te nemen in het mobiliteitsplan 2040.	Het handhaven van fout geparkeerde fietsen hebben wij als volgt opgenomen in het mobliliteitsplan: Handhaving van onveilig en belemmerend gestalde fietsen rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad (mits er voldoende stallings- capaciteit in de omgeving is). Zie ook 2.11.2
69	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
70	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage en in hoofdstuk 6 van uw plan is rekening gehouden met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug is onduidelijk en niet gekoppeld aan de in het Mobiliteitsplan beschreven knelpunten. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen. Hoewel de Vechtbrug niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit, lijkt de Vechtbrug in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden en de recreatieve waarde van de omgeving beter benutten. Ik juich het vergroten van de recreatieve waarde van onze omgeving van harte toe en zie kansen om dat op een meer optimale wijze te bereiken. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Anders dan beoogd	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: • Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie. • Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt. • De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. • De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten. • De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht	

	staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. • De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. • De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. • De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. • In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. • Er is en wordt veel geïnvesteerd in het gebied Fortlaan/Nifterlake om hier een mooie groene recreatieve zone te maken. Een snelfietsroute zal deze investeringen weer grotendeels teniet doen. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. Bovendien zullen ook hier de belangen van wandelaars/spelende kinderen in het gedrang komen en kunnen er onveilige situaties ontstaan.	

	• Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving. • We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de ronde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water door suppers, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een Vechtbrug wordt ongeacht de hoogte een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en meer ontwijkende manoeuvres moet uitvoeren. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. • Ook levert dit stress en stankoverlast van de uitlaatgassen op voor de woonbootbewoners. De woonboten liggen aan beide oevers van de rivier en aan beide zijden van de fietsbrug. De doorvaartbreedte is minder dan 20m. Dit alles itt de Oostwaarderbrug in Opburen; daar is het water veel breder en geen woonboten langs de kades. Kijk terug naar de zeer gevaarlijke situaties die ontstonden toen er in dit stuk gebaggerd werd. • Hoe gaat deze brug bediend worden en wat zal de dienstregeling zijn, hoe gaan de wachtplekken eruit zien en waar komen die. **Cultuur/historie/recreatie** De duidelijke, lange route langs de Vecht, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden is een prachtig onderdeel van Utrecht. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken,	

	aangezien de brug als doel heeft een snelle verbindingsroute, ipv te genieten van dit mooie gebied. • De Vechtdijk is wellicht de oudste weg van Overvecht en samen met de Gageldijk de oudste gebouwen telt; aan de Vechtdijk/Klopdijk liggen 4 gemeentelijke monumenten en 7 rijks. Slechts 4 gebouwen zijn jonger dan 100 jaar. Een aantal stond hier al in de 18e eeuw. . • Het oude slagenlandschap dat zo kenmerkend is voor oude ontginningsgebieden, is ook hier nog te zien in de afwisseling van smalle stroken land waarop de boerderijen en tuinderswoningen staan, en de sloten. Dit was de reden dat het hockeyveld naar het Anthoniuskwartier wordt uitgebreid en niet naar de Vechtdijk! • De Vechtdijk ademt nog de sfeer van het platteland met de karakteristieke lintbebouwing. Het is niet voor niets dat wandelaars en fietsers hier recreëren. Het is doodzonde als deze mooie dijk of een deel ervan een snelfietsroute wordt waarbij de gebruikers er niet primair op uit zijn te genieten van de omgeving. • Nu al komen wandelaars met snelfietsers in conflict. Dat wordt alleen erger als er de berekende grote stromen extra fietsers over de dijk worden geleid. • Bewaar en bescherm de Vechtdijk die door de relatieve rustig en historische uitstraling van meer betekenis is voor de wijk dan de beoogde snelfietsroute. • In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt. • Voor de Vecht geldt een soortgelijk verhaal. De geschiedenis gaat zelfs 4000 terug. Vanuit de gemeente wordt de Vecht slechts gezien als barrière, terwijl de Vecht juist van groot belang is voor de stad en omgeving, bovendien zijn er hier bruggen zijn op slechts 1.6 km afstand. . • De rivier is nu in trek bij pleziervaarders. Wandelaars weten ook de oevers ook te vinden. Het zicht vanaf Zuilen over en langs de zacht kronkelende rivier is erg mooi.	

	Het geeft ook een beleving van ruimte. Een brug zou dit zicht en deze beleving ernstig verstoren. Aantasting van al dit waardevols is niet nodig met de bestaande bruggen voor 3 minuten winst openstaat (als de brug tenminste niet ….) Als alternatief om de mobiliteit te verbeteren, zou de route langs het Zandpad beter ingericht kunnen worden; investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute. Uiteraard kijk ik met veel belangstelling uit naar uw reactie.	
71	Hierbij willen wij reageren op het mobiliteitsplan 2040. De plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route Constant Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan. Er ligt voor zover ons bekend geen plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit in deze omgeving. Aangezien wij hier wonen, zouden wij graag ook hiervoor een plan zien, zodat wij hier ook in de toekomst prettig kunnen blijven wonen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
72	Met deze email wil ik u laten weten me zorgen te maken over de nieuwe plannen voor De Zuidpoort en 't Goylaan. Dit mobiliteitsplan is zoals ik lees, erop gericht 'dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen...". Maar precies hier maak ik me behoorlijk zorgen over. De straat waarin ik woon, de Constant Erzeijstraat, is al een straat waar de luchtkwaliteit slecht is en met de verschillende plannen die er nu liggen zal dat alleen maar erger worden. Als de Jutfaseweg wordt afgesloten of autoluw wordt gemaakt door een 30 km zone in te voeren, zal de verbinding van en naar het centrum alleen nog over de Briljantlaan - Vultostraat - C. Erzeijstraat lopen. Het verkeer zal dus fors toenemen. Het valt me op dat nergens wordt gesproken over de consequenties van deze plannen voor de leefbaarheid in de woonwijk die langs deze verbindingsroute ligt. Ten eerste zal de luchtkwaliteit nog slechter worden dan die nu al is. Elektrische auto's zullen dit in de toekomst oplossen, maar dat duurt nog minstens 20 jaar). Ten tweede zal de veiligheid er niet beter op worden:	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	1. de maximum snelheid is 50 km maar dit maximum wordt regelmatig fors overtreden (flitspaal?). 2. wordt de belasting met verkeer op de pas opnieuw aangelegde rotonde op de kruising met 't Goylaan dan niet opnieuw veel te zwaar? 3. de file die elke ochtend in de C. Erzeijstraat voor de kruising met 't Goylaan staat (tijdens corona iets minder vaak), zal langer gaan worden. Met het plan voor stoplichten bij de kruising met de Baden-Powellweg, zal die file ook de andere kant op gaan. Graag hoor ik van u of en hoe met de genoemde problemen rekening is gehouden.	
73	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. Ik heb dit Mobiliteitsplan met belangstelling gelezen en geconstateerd dat in hoofdstuk 6 van uw plan rekening is gehouden met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug is onduidelijk en niet gekoppeld aan de in het Mobiliteitsplan beschreven knelpunten. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen. Hoewel de Vechtbrug niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit, lijkt de Vechtbrug in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden en de recreatieve waarde van de omgeving beter benutten. Ik juich het vergroten van de recreatieve waarde van onze omgeving van harte toe en zie kansen om dat op een meer optimale wijze te bereiken. Graag deel ik als betrokken en lokale bewoner mijn visie met u om zo samen het Mobiliteitsplan 2040 te verbeteren. Vanuit de thema's mobiliteit, veiligheid, duurzaamheid en recreatie licht ik toe waarom de Vechtbrug afbreuk doet aan de beoogde doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2040 en neem ik u mee naar een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **Mobiliteit.**	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij goed en bij slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Anders dan beoogd verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: · Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie. · Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt. · De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid.** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto’s. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. · De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten.	

	· De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. · De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. · De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. · De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. · In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid.** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. · Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. · De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving.	

	· We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de ronde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water door suppers, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een Vechtbrug wordt ongeacht de hoogte een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en meer ontwijkende manoeuvres moet uitvoeren. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. **Recreatie.** De route langs de vecht is een prachtig onderdeel van Utrecht. De duidelijke, lange route langs het water, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden maken dit tot een echte parel. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken om de volgende redenen: · In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. · Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. · Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. · De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt.	

	Alternatieven Hoewel Overvecht niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt al veel en divers gebruikt en kan nog meer toevoegen aan de mobiliteit van Utrechters. Om de hiervoor beschreven redenen is een Vechtbrug met een door u geschatte benodigde investering van circa 4 miljoen euro niet de route om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid te vergroten. Graag denk ik met u mee en bied ik alternatieven om de route langs de Vecht en de Vechtdijk optimaler te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: · De route langs het Zandpad lijkt nu meer op een kaal industrieterrein dan op de toegangsweg naar groen. Mijn advies is om te investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute. · De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. · Het Mobiliteitsplan 2040 zal de drukte van gemotoriseerd verkeer op de Franciscusdreef vergroten, terwijl de J.M. de Muinck Keizerbrug aan deze weg voor voetgangers en fietsers een goede verbinding vormt met onder andere het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug, zodat dit een veilige en prettige verbindingsweg wordt. · Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietsgangerstunnel bij het Westplein in Lombok zijn erg belangrijk voor het verhogen van de mobiliteit in Utrecht en komen nu budget te kort. De kosten die bespaard worden kunnen als investering voor deze projecten gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn inspraakreactie u helpt bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Uiteraard kijk ik met veel belangstelling uit naar uw reactie. ***Extra Toevoeging aan het punt 'Veiligheid'.***	

	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. *De recreatieve drukte is de afgelopen paar jaar al enorm toegenomen met wielrenners, fietsers en wandelaars uit ook omliggende gebieden. Het is nu vaak al te druk. Dat komt vooral door de fietsers(veel wielrenners) die door willen rijden. Dan is het is voor mij als bewoner vaak goed uitkijken om de dijk vanaf mijn woning op te gaan of over te steken. Ik woon vrijwel tegenover de kruidentuin, welke ook een doorgang is voor bejaarden van de 2 omliggende bejaardentehuizen. Voor oudere mensen is het echt heel gevaarlijk geworden. Nog meer doorgang voor met name fietsdrukte is onverantwoord.* · De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. · De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. ***Zoals bekend gebeuren in het park herhaaldelijk intimiderende seksuele vertredingen. Het park is al een toevluchtsoord voor ongewenste zaken (ook naar bejaarden is gebleken) en de politie heeft te weinig mogelijkheden om daar doeltreffend naar te kunnen handelen. Voorkom alstublieft nog meer mogelijkheden voor ongewenst gedrag in het Vechtpark vanuit een omliggende wijk. In plaats daarvan, zou ik pleiten voor meer groen binnen elke betreffende wijk. Rondom de flats en huizen of op de huizen zelf. Zodat bewoners op hun eigen plek meer van groen kunnen genieten en niet met horden naar één plekje gaan. Lokaal, binnen de wijk zelf.*** · De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond.	

74	Als wegen afgeschaald worden naar maximaal 30 km/uur zal dat de verkeersveiligheid ten goede komen. Vanuit de politie twee aandachtspunten: 1: Bereikbaarheid Als politie maken wij ons zorgen over de te nemen verkeersmaatregelen in relatie tot de bereikbaarheid van de nood & hulpdiensten. Bij versmalling van wegen zal er per definitie minder ruimte overblijven voor de weggebruiker wat zal inhouden dat de nood & hulpdiensten ook minder ruimte zullen hebben om hun werk te doen of mogelijk langer onderweg zullen zijn om hulp te verlenen. <u>Wij vragen daarom Uw aandacht om hiermee rekening te houden in de besluitvorming</u> 2: Handhaafbaarheid Een 30 km zone dient aan een aantal criteria te voldoen om als zodanig te kunnen functioneren. Door het CROW zijn daartoe diverse richtlijnen opgesteld. Een goed ingerichte 30 zone is als het ware zelf handhavend. Het is duidelijk voor de weggebruikers dat men in een 30 zone rijdt en door de diverse snelheidsremmers is de snelheid in 80 % van de gevallen in overeenstemming met de maximum toegestane snelheid. De stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid SWOV noemt deze getallen na een studie waarbij opgemerkt wordt dat de overtreders weliswaar harder dan 30 rijden maar dat deze overschrijding laag is. Bij een sobere inrichting van de 30 zone loopt het aantal overtreders al op naar de 40 % waarbij de overschrijding van de max snelheid ook hoger is dan bij de goed ingerichte zone.	De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten zal zeker worden meegewogen bij het ontwerp van en in besluitvorming over projecten. Wij realiseren ons dat het uitgangspunt moet zijn dat de inrichting van de weg het gewenste gedrag moet afdwingen. Het is soms lastig om deze doelstelling te combineren met andere doelen, b.v. een comfortabele route voor het OV. We

	Handhaving van de verkeersregels is een taak van de politie die als sluitstuk gezien moet worden. Handhaving staat als 3e bij de 3 E's (Enginering, Education, Enforcement) <u>Als de inrichting niet overeenkomt met de uitgangspunten voor een doelmatige 30 zone is de politie niet aan zet om hierop structureel te handhaven.</u>	realiseren ons dat de politie in dergelijke gevallen andere prioriteiten stelt.
75	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
76	Deze reactie is gelijk aan inspraakreactiereactie 25. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze reactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 25. Hierbij mijn zienswijze op het Mobiliteitsrapport 2040 en Concept Parkeervisie 2040. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging en antwoord. Mijn voornaamste reden is 2 voudig; 1. Voornaamste reden is dat u de roeisport de nek omdraait door het toevoegen van extra bruggen. Er is geen onderzoek gedaan naar het effect van het roeien onder zoveel bruggen. Zowel in recreatieve zin als in wedstrijd verband. Zowel in veiligheid als in uberhaupt nog kunnen roeien. Bij projecten met ruimtelijke impact dient hier nader onderzoek naar te worden gedaan. Nu dit onderzoek niet is gedaan, heeft u geen ruimtelijke goede onderbouwing en kunt u de plannen niet vaststellen. En dient u terug te keren naar de tekentafel. Hieronder is dat nader toegelicht. 2. Daarnaast sluit ik mij aan bij de zienswijze van de Rivierenwijk. Dit plan is veel te veel gericht op 1 zijde terwijl er nog voldoende ontwikkeling is r**ichting het zuiden** en een enorme impuls zou betekenen!	Zie inspraakreactie 25 en paragraaf 2.6.6.4
77	Hierbij mijn reactie op het mobiliteitsplan Utrecht: Dit Plan is er volgens de website op gericht: "dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk voor iedereen". Voor ons echter, betekent het dat de plannen voor: Zuidpoort waaronder het minder toegankelijk maken van de binnenstad en de 30km voor de straten om ons heen, het hier op onze route drukker wordt! Voor ons zou dat betekenen dat de leefbaarheid,	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	veiligheid en luchtkwaliteit nog verder achteruit gaat. Die is nu al niet te best. Dit is in de jaren hiervoor al meerdere malen aangegeven. Daarom vraag ik/wij, de bewoners van Constant Erzeijstraat, W.A. Vultostraat, een plan, die zorgen voor bevordering van de leefbaarheid, veiligheid, luchtkwaliteit en groen op W.A. Vultostraat.	
78	Eind november heeft u het conceptplan “Mobiliteitsplan 2040, Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen” vrijgegeven voor inspraak. Een mijlpaal voor de stad! ProRail kijkt positief naar dit plan, want hiermee zet de gemeente een ambitieus beeld neer voor een gezonde, bereikbare en leefbare stad. Het spoor speelt in de verdere ontwikkeling van stad en regio Utrecht een belangrijke rol. De afgelopen jaren zijn nieuwe stations gebouwd en sporen, tunnels en bruggen aangelegd. Dit heeft geleid tot een robuust OV-netwerk. In 2019 is deze grote verbouwing afgesloten met de opening van de grootste fietsenstalling ter wereld op Utrecht Centraal. ProRail kijkt daar met trots en plezier op terug. Maar Utrecht is qua mobiliteitsontwikkeling nog niet ‘af’. Na Corona verwachten wij een groei van het aantal treinreizigers in Nederland van ongeveer 30% tot 2030. Met een aantal ingrepen is het spoor in Utrecht hier klaar voor. Verder naar de toekomst zijn verbeteren van stations, het toepassen van nieuwe technologie (zoals ERTMS, ATO en 3kV) en aanpassingen van het netwerk buiten de regio noodzakelijk. Dan kunnen er tot circa twee keer zoveel treinen rijden als nu het geval is In verschillende trajecten heeft ProRail actief meegewerkt aan het toekomstbeeld voor duurzame mobiliteit van stad en regio Utrecht. Voorbeelden zijn het onlangs vastgestelde Verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij, de start van de MIRT Verkenning OV en Wonen en de aankomende Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Voor de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan wil ik u graag twee aandachtspunten meegeven: het knelpunt Utrecht Centraal en de inpassing van een mogelijk nieuw station Koningsweg. Knelpunt Utrecht Centraal Eén van de centrale opgaven in de mobiliteit van de regio is het ‘ontlasten van Utrecht Centraal’ (o.a. pagina 23). Deze opgave is tijdens de Vervolg Pre-Verkenning Multimodale Knoop Utrecht Centraal nader verkend. Hieruit blijkt dat Utrecht Centraal vervoerskundig en modelmatig een complexe knoop is. Maatregelen in het mobiliteitssysteem hebben een direct effect op het functioneren van de knoop en de	Daar zijn we blij mee!

	aanliggende verbindingen, waaronder de inrichting van de 'speciale spaak' Binnenstadsas (hoofdstuk 6.3) en de Merwedelijn zoals die is voorgesteld in de Groeifondspropositie. In de nadere uitwerkingen van het Mobiliteitsplan en in de MIRT Verkenning OV en Wonen vragen wij u om steeds aandacht te houden voor de verschillende vervoer- en verkeersstromen op en rond deze knoop. Op deze manier blijven we zo flexibel mogelijk om verschillende oplossingsrichtingen in beeld te houden, waaronder uitbreidingen van capaciteit op, naar en rondom de Multimodale Knoop Utrecht Centraal. Inpassing station Koningsweg ProRail ondersteunt van harte het conceptuele OV-model van het zogenaamde 'Wiel met Spaken', dat als uitgangspunt en bovenliggend kader van dit Mobiliteitsplan fungeert. Echter, wij zien dat de sprong van model en visie naar concrete maatregelen in dit plan (te) snel wordt gemaakt. In onze optiek moet de visie verder uitgewerkt worden en voorgestelde maatregelen daaraan getoetst worden, integraal en rekening houdend met de effecten daarvan op regionale, landelijke en internationale ambities. Als voorbeeld daarvan zien wij de passages over de inpassing van voorstadstations met een bovenregionale bediening, meer concreet: het mogelijk nieuwe station Lunetten-Koningsweg. De inpassing van een intercitystation vergt niet alleen nog niet voorziene spoorverdubbelingen, maar staat wellicht ook andere (spoorse) ambities op regionaal, nationaal of internationaal niveau in de weg. Denk hierbij aan de breed gedragen wensen voor verkorting van de reistijd tussen Utrecht en Arnhem en het faciliteren van de groei van het internationaal treinverkeer. Het Mobiliteitsplan maakt nu niet duidelijk welke impact deze maatregel in bredere zin heeft en hoe die rijmt met het gekozen OV-model. In de MIRT Verkenning OV en Wonen wordt station Koningsweg uitgewerkt; ons advies is de brede inzichten uit die Verkenning mee te nemen in het Mobiliteitsplan. De komende tijd blijft ProRail graag actief bijdragen aan de verdere uitwerking van de plannen voor meer duurzame mobiliteit in stad en regio Utrecht, onder andere via het Toekomstbeeld OV en in de samenwerking binnen UNed. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan ben ik graag bereid om een nadere toelichting te geven.	Dat doen we. Waar dat nuttig en nodig is doen we dit gezamenlijk met u. Daar zijn we blij mee! Met dit mobiliteitsplan geven we gewenste verbindingen en bedieningskwaliteit van stations aan. Er is dan ook nog geen sprake van concrete maatregelen, zie ook 2.1. In de MIRT Verkenning OV en Wonen onderzoeken we samen met u hoe een eerste fase van het wiel met spaken model vertaald kan worden naar concrete maatregelen. Daarbij wordt een beoordelingskader gehanteerd, waarin lokale, regionale, landelijke en internationale ambities worden meegenomen. Wij zien mogelijkheden voor een bedieningsmodel, waarbij een deel van de intercity's bij (Lunetten-)Koningsweg halteert en een deel van de intercity's zonder tussenstop tussen Utrecht en Arnhem rijdt. Het eindproduct van de MIRT Verkenning OV en Wonen wordt eind 2022 opgeleverd. Tegen die tijd zullen wij bezien hoe we deze uitkomst in ons beleid verankeren. Wij zetten onze huidige en constructieve samenwerking graag voort.
79	Wij willen reageren op uw mobiliteitsplan 2040. Geachte Mevrouw S.Dijksma en Mevrouw L. van Hooijdonk. Wij zullen de enquête niet invullen.	Dank voor uw bijdrage.

	Dat heeft totaal geen zin. 1. De meerderheid van Utrecht wilde totaal gaan demping van de singel. Toch ging dat door. 2. Er is een enquête gehouden over het stationsgebied; de meerderheid wilde laagbouw. Dus alleen HOOGBOUW! 3. Wat een fantastische inbreng van de bevolking! 4. Niet U heeft de macht in Utrecht, maar… er komen zelfs geen trappen naar de perrons vanaf de RABO-brug 5. De huren bij het Merwedekanaal schieten de pand uit; wat hebben wij aan zo'n B&W. 6. De singel is weer hersteld; Kleinere zorgt ervoor, dat de Singel onder Hoog-Catharijne doorgaat. WAT EEN BLAMAGE VOOR DE UTRECHTSE POLITIEK! 7. MEVROUW L van Hooijdonk: wij als ouderen (we zijn bijna 80 jaar) worden door u gedwongen een parkeergarage van ongeveer 4o.ooo€ te kopen, omdat U ouderen vreselijk discrimineert: wij mogen straks voor 15 minuten bezoek ontvangen (DAN is het geld vangen voor de gemeente of de firma's die een parkeergarage beheren). En wij zelf kunnen straks het parkeergeld voor een kwartaal niet meer betalen, Wij worden al ruim 15 jaar niet geïndexeerd; en O wat helpt de gemeente ons. Straks moeten wij onze auto wegdoen, omdat wij u niet meer kunnen betalen. En dan wil de overheid, dat wij zo lang mogelijk thuis blijven wonen en ons maar zien te redden! 8. De rijke mensen die in de binnenstad wonen, worden weggepest. De parkeergarage bij de Springweg moet gesloopt worden. En....dan worden daar (op die vreselijk dure grond) sociale woningen neer gezet. IC). 9. I.p.v. een wet te maken, dat koopwoningen beslist bewoond moeten worden door de eigenaren, worden organisaties en huisjesmelkers niets in de weg gezet. Mevrouw Van Hooidonk: GROEN-LINKS is verworden tot een partij van Autootje pesten; i.p.v. een partij die opkomt voor minderheden, zoals buitenlandse Nederlanders,(en erbij blijven, dat gewoon op de lijst die vreemde extreme vrouw, met hoofddoek (wat een wereldse partij) blijft staan. Want jullie zouden eens discrimineren, i.p.v. ervoor te	

	zorgen, dat er echt integere politici in de kamer komen; en dan horen wij ooit van Groen-links opkomen voor onze pensioenen. 11. Wij hopen op korte termijn antwoord van u te krijgen. 12. Wij zijn vanaf herbezinning lid geweest van de P.P.R. en daarna van Groen-Links. Ik heb zelfs in Maarssen de kar getrokken om de Partij te laten overleven. 13. Maar WIJ zullen nooit meer op uw partij stemmen!	
80	Centraal in het Mobiliteitsplan 2040 staat de ontwikkeling van een fijnmazig fietsnetwerk door de gemeente Utrecht. In de onderbouwing van de Mobiliteitsvisie heb ik de zinvolheid van de ontwikkeling van dit fijnmazig netwerk niet kunnen vaststellen. Het eerder door u opgevoerde argument dat de extra bruggen de nieuwe wijk Merwede moesten ontsluiten is geheel opgaan in de argumentatie dat die extra bruggen noodzakelijk zijn voor het brede fijnmazig netwerk. een vreemde gang van zaken. Er wordt aan de kennelijk grote behoefte van de gemeente dit fijnmazige netwerk voor lopen en fietsen in de stad in te voeren, veel opgeofferd, zo blijkt uit de plannen. Voor de Rivierenwijk betekent het dat er in het Merwedekanaal twee extra bruggen geplaatst worden, te weten in het verlengde van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Deze extra bruggen zullen de leefbaarheid in de Rivierenwijk ernstig aantasten. Een fikse inbreuk op een goed functionerende wijk. Een wijk uit de jaren 30 van de vorige eeuw met smalle straten, die niet gebouwd zijn op het er doorheen voeren van zoveel (brom)fietsers. Door de Waalstraat verplaatst zich ook het in- en uitrijdende autoverkeer van de Rivierenwijk. Hieraan nog eens 8000 fietsers toevoegen zal de situatie zeer verslechteren en leiden tot zeer gevaarlijke situaties. U wilt het fietsverkeer spreiden. Als reden voert u aan dat knelpunten, die ontstaan bij het louter gebruiken van de bestaande Balijebrug en Socratesbrug voor het fietsverkeer, door de extra bruggen opgelost zullen worden. Echter, deze spreiding lost het probleem van bepaalde knelpunten, zoals bijvoorbeeld op de hoek Rijnlaan en de Balijelaan en het knooppunt bij Albert Heijn en de Croeselaan geenszins op.	Zie inspraakreactie 25 en paragraaf 2.6.6.4

	Tijdens de Zoomsessie met de stad over het Mobiliteitsplan (11 januari 2021) zijn in een subgroep hier ook vragen over gesteld. Een delegatie van bewoners en winkeliers Balijelaan/Rijnlaan vroeg naar de gewenste herinrichting Balijelaan. Deze vraag werd afgedaan met de opmerking dat er geen geld is gereserveerd voor herinrichting van de Balijelaan. Het gevaarlijke knelpunt van de Rotonde Waalstraat/Rijnlaan is nu al een groot probleem. Dit probleem wordt alleen maar groter wanneer de mensen door de Waalstraat geleid worden. Ik zie hiervoor in uw plannen geen oplossing. **Vraag: Hoe zien de oplossingen voor het knooppunt Balijelaan/Rijnlaan en voor het knooppunt Balijelaan/Croeselaan eruit?** **Vraag: Waarom is er geen geld gereserveerd voor de herinrichting Balijelaan/Balijeplein?** **Vraag: Wat is de oplossing voor het probleem bij de Rotonde Waalstraat/Rijnlaan?** **Betere onderbouwing noodzaak extra bruggen** Gehanteerde fiets-/bromfiets prognoses tot 2040 lijken willekeurig van aard en uw keuze voor een oplossing, te weten vijf extra bruggen over het MerwedeKanaal, is absoluut onvoldoende onderbouwd.. In juni en eind augustus 2019 zijn er door bewoners zelf tellingen gedaan op de Kanaalweg, de Balijebrug en de Socratesbrug. Zij kwamen bij lange na niet aan de tellingen, die u hanteert voor uw prognose van het fietsverkeer; Uw motivatie om tot extra bruggen over het Merwedekanaal te rechtvaardigen, ook niet nadat de Merwedekanaalzone is ontwikkeld, wordt daarmee niet gerechtvaardigd. Veel bewoners en belanghebbenden gaven aan geen extra bruggen te wensen over het Merwedekanaal. 2000 mensen ondertekenden in 2019 een petitie. De bruggen bij de Waalstraat en Zijldiepstraat zijn voor Rivierenwijkers een heet hangijzer. Ze betekenen een aantasting van het weinige groen in onze wijk. In het Merwedeplantsoen zullen monumentale bomen worden gekapt..Er zijn al twee woonboten aan de Waalstraat en De Zijldiepstraat verkocht aan de gemeente. Waarschijnlijk zullen er nog meer boten moeten verdwijnen, Rivierenwijk is nogmaals niet gebouwd op een dergelijke vergroting van het aantal (from)fietsers. Het gaat ten koste van de leefbaarheid in de wijk.	

	Ik krijg de indruk dat de Gemeente de aanleg van extra loop/fietsbruggen over het Merwedekanaal willens en wetens gaat realiseren. **Bestaande knelpunten worden niet opgelost** De hoofdfietsroute loopt door de Waalstraat, Zijldiepstraat en Rijnlaan. (pag. 140). In de Waalstraat parkeren auto's aan beide zijden van de weg. Er wordt enorm veel geparkeerd. De weg is schier ondoorgankelijk, De Gertrudisschool met bijhorende kinderopvang en de kinderspeelplaats in het Merwedeplantsoen klagen nu al over het gebrek aan veiligheid in de Waalstraat. De al eerder benoemde zeer gevaarlijke situatie bij de rotonde Waalstraat/Rijnlaan zal vergroot worden. De smalle Zijldiepstraat heeft een onduidelijke verbinding, een knik, naar Hunzestraat en Rijnlaan. Wat levert deze straat op voor de door u geplande fietser? De Rijnlaan heeft aan beide zijden een smal fietspad. Buslijn 1 loopt erdoorheen. Wat is de winst voor de toekomstige fietser? Als je snel naar bijvoorbeeld het Centraal Station wilt, lijkt mij een gang door de Rivierenwijk geen verbetering om daar te komen. Doordat naast gewone fietsers ook doorgaande speedpedelecs, highspeed bakfietsen, bromfietsers, e-scooters en elektrische fietsers door de smalle straten zullen rijden, ontstaan zeer gevaarlijke kruispunten. Uit diverse richtingen komen al deze fietsers en bromfietsers toch weer uit op de kruising Rijnlaan-Balijelaan, Balijelaan-Croeselaan en Rijnlaan-Socrateslaan. De nieuw aan te leggen bruggen lossen de bestaande knelpunten niet op, maar geven juist extra onveiligheid in de smalle woonstraten van Rivierenwijk. **Vraag: Hoe wordt de problematiek op Balijelaan, Balijeplein/Croeselaan Rijnlaan/Socrateslaan veilig opgelost?** **Vraag: Hoe wordt de problematiek bij de rotonde Waalstraat/Rijnlaan opgelost?** **Vraag: De provincie stelt, bij haar positieve reactie op de plannen in de Merwedekanaalzone, uitdrukkelijk aandacht te schenken aan de knelpunten. Hoe bindend is deze eis van de provincie? Hoe verwerkt u deze eis in de besluitvorming?** **Loop- en fietsafstanden**	

	De afstand tussen de bestaande Socratesbrug en Balijebrug beslaat 1100 meter. Als je in het midden van de toekomstige wijk Merwede woont heb je geen profijt van de extra bruggen voor het bereiken van de winkels in de Rijnlaan. Deze winkels liggen namelijk in het noordelijk deel van de Rijnlaan en de Balijelaan. Hetzelfde geldt voor het bereik van winkelcentrum Goylaan-Hoograven. Je hoeft in beide gevallen niet om te lopen of te fietsen. De extra bruggen bieden geen verlichting in reistijd of afstand. In de plannen voor deMerwedekanaalzone wordt gesproken over allerlei voorzieningen, die daar gaan komen, waaronder winkelvoorzieningen. Men kan zich bedruipen in de eigen wijk Merwede. Het dichtstbijzijnde winkelcentrum Kanaleneiland heeft een divers scala aan winkels. Op een afstand van 600 meter zijn in de toekomstige situatie drie bruggen gesitueerd (de Heijcopstraat, de Waalstraat en ertussen de Balijebrug). Dit betekent een overschrijding van de in het algemeen gehanteerde normen van 400-600 meter tussen 2 bruggen. Van de extra bruggen wordt geëist dat ze de historische schepen uit de Veilinghaven kunnen doorlaten; dat de woonboten eruit en erin kunnen; dat de roeiers er geen hinder van ondervinden; dat er geen hindernissen door gevormd worden in het water. De bruggen moeten beweegbaar zijn. Dit brengt veel onderhoudskosten met zich mee. **Vraag: Hoe zien de toekomstige bruggen eruit?** **Vraag: Hoe zit het met de aan- en aflanding van de extra bruggen?** **Wat voor gevolgen hebben de aan- en aflanding voor de doorgaande fietsroute van de Kanaalweg en voor het groen van het Merwedeplantsoen?** **Vraag: Wie betaalt de toekomstige bruggen?** **Vraag: Wie betaalt het onderhoud van de bruggen?**	

	Voorstel: Investeer de miljoenen, die gereserveerd zijn voor extra bruggen in waalstraat, Zijldiepstraat en Heycopstraat in een verbetering dan wel uitbreiding van de bestaande Socratesbrug en Balijebrug. **Onderzoek naar de bestaande bruggen.** Onderzoek naar uitbreiding en verbetering van bestaande Socratesbrug en Balijebrug is niet gedaan. Wij verzochten de Gemeente al eerder een onafhankelijk en uitgebreid onderzoek te doen naar de mogelijkheden dan wel een uitbreiding van de bestaande bruggen. Dit verzoek is tot op heden niet gehonoreerd. De onlangs opgeleverde Nelson Mandelabrug met fiets uitbreiding is een mooi voorbeeld voor een alternatief.. Met een uitbreiding van de bestaande bruggen houden we de leefbaarheid in de straten van de Rivierenwijk in stand. **Vraag: Waarom staat u geen onafhankelijk onderzoek toe naar (een uitbreiding van) de bestaande bruggen?** **Vraag: Hoe zit het met de openbaarheid van de uitkomsten van een dergelijk onderzoek? Worden de uitkomsten, in tegenstelling tot die van het onderzoek door Goudappel/Coffeng, open met de burgers gedeeld?** **Vraag: Waarom is de opzet van de Nelson Mandelabrug niet inzetbaar op de Socratesbrug en Balijebrug?** **Doorgaande fietsroute** De Kanaalweg maakt deel uit van het Hoofdfietsnetwerk en vormt een prima en snelle verbinding naar o.a het Centraal Station. Jaren geleden aangepast met rood asfalt werk en onlangs uitgebreid met een tunnel. Door de aanleg van nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal ontstaan er gevaarlijke knelpunten met fietsers met verschillende belangen. De snelfiets hindert de recreatieve fietser en andersom. **Vraag: De Kanaalweg is nu de doorgaande snelle, fietsverbinding naar bijv. CS Utrecht. Waarom geeft u die snelfietsverbinding op door aanlandende extra bruggen over het Merwedekanaal?** **Vraag: Hoe denkt u de gevaarlijke knelpunten te beveiligen?** **Vraag: Wat is het alternatief voor de Kanaalweg?**	

	Monitoringsysteem Ik pleit ervoor de extra bruggen pas aan te leggen wanneer de noodzakelijkheid blijkt. Tot nu toe is die noodzakelijkheid niet bewezen. Ook de Commissie MER heeft mbt de Merwedekanaalzone aangedrongen op monitoring en nadere uitwerking van de punten, waarop en hoe op monitoring zal worden uitgevoerd. **Vraag: Hoe en waar is het advies van de commissie MER verwerkt in uw plannen?** **Voorstel: Pas eerst Socratesbrug en Balijebrug aan. Analyseer, na uitvoerige monitoring in 2030-2035, wat er op dat moment nodig blijkt te zijn.** **Hoofdstuk Slim Sturen.** **Openbaar Vervoer en Knooppunt Westraven** Momenteel rijdt er een lijnbus (lijn 1) Van Utrecht CS richting Rivierenwijk-Hoograven **Vraag: Blijft lijn 1 in het OV-basisnetwerk bestaan na de uitbreiding van het OV-netwerk met de hoogwaardige tramverbindingen Merwedelijn en Waterlinielijn vanaf knooppunt Westraven?** **Goederenvervoer over water** 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 pag 113 staan 4 laad- en losplaatsen ingetekend aan het Merwedekanaal, waarvan 2 in de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 en 2 in deelgebied 6. **Vraag: Wat is de bedoeling mbt 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 pag. 114 van het Mobiliteitsplan staat: “Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. **Vraag: Blijven deze laad en losplaatsen bestaan nadat de bouw voltooid is?** **Vraag: Welke voorzieningen hebben deze laad- en losplaatsen?** **Vaarsnelheid, laad- en lostijden en geluid bij de bouw van Merwedekanaalzone.**	

	Strikte regels qua laad-/lostijden, beperking maximaal geluid, vaarsnelheid en vooral handhaving van de regels zijn nodig. **Vraag: Hoe wordt de regels vastgelegd en hoe is handhaving geregeld?** **Vraag: Hoe worden de funderingspalen bij de bouw van de Merwedekanaalzone geplaatst: via heien of schroeven? Schroeven zou de overlast voor de omgeving verminderen: minder geluid en minder trillingen.** **Vraag: Indien u kiest voor heien, wil ik graag weten waarom die keuze gemaakt wordt?** **Inspraakreactie Concept Parkeervisie** **Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar** Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. **Vraag: Komen mensen bij invoering van betaald parkeren in de Rivierenwijk in aanmerking voor een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven?** Er is geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad. **Vraag: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat er zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd in Rivierenwijk en Transwijk?** **Fietsparkeernormen** Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fietsparkeren bij Max locatie (MWKZ), moeten ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen,ook voor bezoekers, aan te leggen. **Vraag: Wat doet de gemeente voor de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen? Kunt u ontwikkelaars dwingen om in grote ontwikkelgebieden zoals de**	

	Merwedekanaalzone ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen? Ik neem aan dat de gemeente Utrecht mijn vragen en kritische opmerkingen tot zich zal nemen en mijn vragen zal beantwoorden. Ik verwacht dat dit tot verbeteringen en nieuwe oplossingen zal bijdragen. Laat mijn wijk een prachtwijk blijven.	
81	Met veel belangstelling hebben wij uw Mobiliteitsplan 2040 gelezen. Op die onderwerpen waarvan wij van mening zijn dat zij ook de gemeente Nieuwegein raken, willen wij u graag onze volgende aandachtpunten meegeven. Met een steeds verder stijgende mobiliteitsbehoefte lijkt het voor de stad Utrecht een logische keuze om nadrukkelijker de prioriteit te geven aan de fiets en het openbaar vervoer. Autoverkeer zal echter altijd een belangrijke wijze van verplaatsen blijven, onder andere in de vorm van noodzakelijk economisch verkeer. U geeft aan dat u autoverkeer naar uw stad stimuleert om zo lang mogelijk via de Ring te blijven rijden. Daarin kunnen wij ons vinden voor zover het verkeer van buiten de stad betreft, maar niet voor verkeer dat zowel een herkomst als bestemming in de stad Utrecht heeft. Dergelijk lokaal verkeer belast onnodig de rijkswegen in de regio, en dan met name de A12 en tast daarmee ook direct de bereikbaarheid van Nieuwegein aan. Dat is voor ons een onwenselijke situatie. Ook de aansluiting op de rijkswegen, tevens 'toegangspoorten' voor Nieuwegein, zullen hierdoor verder (over)belast raken en daarmee de bereikbaarheid schaden. Of het verschuiven van de spitsknip Liesbosch naar de Liesboschbrug aan het ontlasten van een van deze 'toegangspoorten' kan bijdragen zonder elders een nieuw knelpunt te veroorzaken, betwijfelen wij. Wij willen dit echter graag samen met u nader onderzoeken. Kortom: de 'draaischijf' van Nederland heeft de rijkswegen broodnodig om het externe en doorgaande verkeer af te wikkelen. Rijkswaterstaat geeft aan dat dit zelfs met de voorgenomen capaciteitsverhogingen op de lange termijn al een lastig te halen doel zal zijn. Reden te meer om niet noodzakelijk autoverkeer hier te voorkomen. Onze ambitie is om dat een regionale inzet te laten zijn, omdat wij vinden dat alleen dan het maximale rendement uit regionale wegenstelsel te behalen is. Wij delen uw zorgen over de belasting van de A12. Tegelijkertijd zien wij dat de ruimteclaim in uw plan voor infrastructurele maatregelen in de A12 zone op	Met het mobiliteitsplan stimuleren we niet dat lokaal verkeer (met herkomst en bestemming binnenin de ring) - via de ring gaat rijden. We kunnen dit echter ook niet verbieden. Verkeer dat dit nu al doet (b.v. tussen Utrecht-Oost en Leidsche Rijn) zal dit waarschijnlijk blijven doen. De inzet op geen groei autoverkeer heeft volgens de uitgevoerde onderbouwing tot gevolg dat er geen extra belasting van het snelwegennet rond Utrecht zal zijn door verkeer in, van en naar Utrecht, inclusief lokaal verkeer. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.8.1 Wij onderzoeken dit graag met u in het bredere kader over de toekomst van de A12-zone in U Ned verband.

	Nieuwegeins gebied buitenproportioneel groot is. De A12 heeft al grote impact in dit stedelijk gebied. Uitbreiding van de weginfrastructuur in dit gebied past in onze ogen niet bij de kwaliteit van gezond stedelijk leven, zoals we met elkaar hebben vastgesteld in het kader van het REP-proces. Zeker niet gezien uw ambities om in deze omgeving een vierde stadscentrum met hoogwaardige leefkwaliteit te realiseren. We zien dan ook geen ruimte in de Galecopperzoom voor een regionale weg parallel aan de A12. U geeft aan goederenvervoer over water te willen stimuleren en noemt daarbij ook ons bedrijventerrein De Liesbosch als haven in uw gewenste systeem van stedelijke distributie. De gemeente Nieuwegein wil deze locatie nu nog niet als zodanig aanwijzen. Wij vinden dat distributie via water alleen kans heeft wanneer de mogelijkheden hiervoor in regionaal verband goed wordt onderzocht. Wij willen dit in overleg met onze buurgemeenten doen en nodigen u dan ook uit om daarbij aan te sluiten. Een terechte constatering is dat in Nieuwegein op dit moment al veelvuldig wordt geparkeerd door mensen die geen eindbestemming in Nieuwegein hebben. Dit zorgt voor leefbaarheidsproblemen in onze stad die wij graag opgelost willen zien. Aangezien de gemeente Nieuwegein de grootste pendelrelatie met de stad Utrecht heeft, mag worden aangenomen dat deze mensen veelal doorreizen naar de stad Utrecht. Westraven zien wij echter, gezien de ligging in het stedelijk gebied, als mobiliteitshub met een meer regionale functie die ook een toegevoegde waarde voor Nieuwegein kan bieden. Echter, zien wij deze knoop niet direct een oplossende functie vervullen voor extern regio-verkeer. Parkeervoorzieningen op grotere afstand dienen ons inziens de gehele regio te ontlasten en gecombineerd te worden met goede overstapmogelijkheden (multimodaal) naar diverse bestemmingen in de Utrechtse regio. Wij willen ervoor waken dat parkeerproblemen in de stad uiteindelijk worden 'doorgeschoven' naar de randen van de stad en regio. Wij zien graag dat u zich niet alleen sterk maakt voor het stimuleren van het fietsgebruik in de stad Utrecht, maar ook in de Utrechtse regio. Want met een groeiend aantal fietsbewegingen, dienen deze zo goed mogelijk gespreid te zijn om fietsknelpunten zoveel mogelijk te voorkomen, ook binnen de stad Utrecht. Daarnaast vinden wij het belangrijk dat regionale fietsroutes zo goed en logisch mogelijk zijn	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. Zie ook paragraaf 2.8.3 Wij sluiten graag aan bij dit overleg. Wij zien Westraven vooral als een parkeren op afstand locatie voor bewoners van Utrecht (o.a. Merwedekanaalzone) en de A12-zone. Met de ontwikkeling van een regionaal P+R-netwerk inclusief goed voor- en transport via het Wiel met Spaken en het regionaal fietsnetwerk beogen wij ook om parkeeroverlast in buurgemeenten te voorkomen. Wij willen de uitwerking van dit P+R-netwerk graag met u in regionaal verband onderzoeken (U Ned). Zie ook paragraaf 2.9. Onze inzet is niet alleen het stimuleren van fietsgebruik in de stad, maar juist ook op regionale schaal, aangezien veel verplaatsingen van en naar Utrecht juist vanuit de regio komen. Het hoofdfietsnetwerk in de Utrecht sluit daarom goed aan op het regionale fietsnetwerk. Zie ook de regionale fietsnetwerkkaart in hoofdstuk 6.2 in het mobiliteitsplan. Daar zijn we blij mee.

	aangesloten op de hoofd-fietsroutes in de stad. Om het fietsgebruik tussen Utrecht en Nieuwegein te vergroten zullen we hierin samen moeten optrekken. We steunen uw streven om te komen tot het OV-model 'Wiel met Spaken'. In samenhang met voornamelijk de eerdergenoemde aspecten als het optimaal benutten van het (regionale) wegenstelsel, parkeren op afstand en een fijnmazig fietsnetwerk, zien wij dit eveneens als een grote kans om de 'draaischijf' voor de langere termijn draaiende te houden. Wel willen wij daarbij benadrukken dat waar u spreekt over de OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Sciencepark(-Zeist), het ons gaat om een directe verbinding, en er geen overstap op Westraven hoeft plaats te vinden. Wij willen bij de uitwerking van het tracédeel Westraven-Lunetten/Koningsweg, en dan met name het gedeelte parallel aan de A12, betrokken worden. Hetzelfde verzoek geldt voor de uitwerking van de versnelling van het tramtracé Nieuwegein City-Utrecht CS (een van de spaken). Verder gaan wij ervan uit dat u, daar waar (de uitwerking van) uw ambities de gemeente Nieuwegein raken, daarover nader met ons in gesprek zult gaan. Tot slot wensen wij u veel succes bij de verdere afronding van uw mobiliteitsplan.	Wij willen graag de uitwerking van het Wiel met Spaken met u in regionaal verband verder onderzoeken (U Ned/ MIRT Verkenning OV en Wonen en gebiedsonderzoek A12 zone). Een overstap voor reizigers tussen Nieuwegein en Utrecht Sciencepark vinden wij ook ongewenst, maar mogelijk wel acceptabel als dit noodzakelijk is om de totale OV-kwaliteit te verbeteren. Uiteraard. Wij zetten graag onze constructieve samenwerking voort.
82	Ik mail in verband met het verkeersproject van de toekomstige Zuidpoort. In het huidige plan zijn verschillende scenario's uitgewerkt. Er is hierbij ook rekening gehouden met het effect op de omgeving. Een uitzondering hierop is dat er geen rekening gehouden is met effecten op de route Briljantlaan - W.A. Vultostraat en Constant Erzeijstraat. Het is te verwachten dat de huidige plannen zullen leiden tot een sterke toename van de hoeveelheid verkeer dat deze route neemt, samen met een verslechtering van de leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid in Hoograven. De verkeersdruk op deze route is op dit moment al erg hoog en het oversteken van de weg is soms lastig en gevaarlijk, zeker voor kinderen. Er wordt namelijk vaak hard gereden en er zijn geen zebrapaden of drempels, zelfs niet bij basisschool St. Jan de Doper. Het zware verkeer dat deze route neemt zorgt daarnaast ook nog voor schade aan de omliggende (vaak oude) huizen. Kortom, ik hoop dat het uiteindelijke plan voor de Zuidpoort beter rekening zal houden met de gevolgen voor de wijk Hoograven dan nu het geval is.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

83	Hieronder volgt mijn inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Het gaat mij concreet om het voornemen een fietsbrug aan te leggen over de Vecht in of ter hoogte van het Niftarlakepark. Ik ben het niet eens met het aanleggen van een fietsbrug op deze locatie en ik wil dit in een vroeg stadium aan uw college laten weten, en niet pas bij de verdere noodzakelijke uitwerking van het voornemen. Middels deze inspraakreactie wil ik er zorg voor dragen dat de brug heroverwogen wordt, en dat als ondanks de bezwaren daartegen de brug er toch met komen u op de hoogte bent van de kanttekeningen en bezwaren bij deze brug. **<u>Concept Mobiliteitsplan 2040:</u>** Een onderdeel van het concept Mobiliteitsplan 2040 is: “het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels (pagina 72 van het concept Mobiliteitsplan 2040)”. Het voornemen tot een nieuwe schakel is het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht in het verlengde van de Zwanenvechtlaan (pagina 77 concept Mobiliteitsplan 2040). Deze brug is dan weer onderdeel van een groter plan, namelijk het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht. Dit voornemen komt ook terug in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), die nu ook ter inspraak ligt. De wens is dus duidelijk aanwezig, maar het nut en noodzaak van het aanleggen van een nieuwe c.q. extra fietsbrug over de Vecht is niet goed onderbouwd. In het concept Mobiliteitsplan 2040 is het kaartje over de exacte locatie van de fietsbrug over de Vecht niet heel duidelijk, maar het is wel duidelijk dat deze in (of in de nabijheid) van het recent vernieuwde Niftarlakepark komt te liggen. **<u>Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen:</u>** De voorgenomen locatie van de fietsbrug is duidelijker af te leiden uit het “verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen". Dit onderzoek geeft meer inzicht in de locatie en de drukte en andere gevolgen die de locatiekeuze heeft. In dit onderzoek wordt de voorgenomen fietsbrug in de hoek van het Niftarlakepark naast de vissteiger aangelegd. Er wordt tevens aangegeven dat er voor de brug een woonboot moet wijken en dat door de aanleg van de brug een nieuwe (hoofd-)fietsroute ontstaat met circa 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Dat leidt tot een flinke toename van de verkeersdrukte door het park en daarmee een grote aantasting van de rust en het groen in het park. **<u>Sfeerbeeld Niftarlakepark:</u>**	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	Dat de wens tot het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht erg groot is, blijkt uit het feit dat de deze voorgenomen fietsroute prominent aanwezig is in zowel het Mobiliteitsplan 2040 als in de RSU. De vraag is of er hierbij voldoende oog is voor de lokale bijzonderheden van de plekken waar de fietsroute langs gaat. Daarom hecht ik eraan in het kort de sfeer te schetsen van het Niftarlakepark. Het Niftarlakepark ligt aan het eind van een groene corridor langs de Vecht. De groene corridor loopt vanaf de Rode Brug of in ieder geval de Marnixbrug langs de Vecht tot ver de provincie in. In uw Visie Vechtoevers roemt u deze groene/blauwe corridor. Het Niftarlakepark is recent vernieuwd om de groene en recreatieve mogelijkheden te verbeteren. Het park wordt nu voornamelijk gebruikt om te wandelen (met wandel files in corona tijd), te spelen, te sporten, honden uit te laten en te picknicken. Het park is een oase van groen en rust, met een veelgebruikt wandelpad direct langs en evenwijdig aan de Vecht. Op dit pad is het erg goed wandelen, hardlopen en honden uitlaten aangezien hier geen fietsers mogen komen. Die fietsen namelijk langs de woningen op 300 meter van de Vecht of slaan af bij Plein 11 over het Zwanenvechtplein, want daar liggen de fietspaden. **<u>Ecologische verbindingszone en groen:</u>** De voorgenomen doorgaande fietsroute met fietsbrug staat haaks op de Vecht en het wandelpad langs de Vecht ingetekend. Dit betekent dat de fietsroute en de brug het park gaan doorkruisen in een ecologische verbindingszone. In de beheerverordening Zuilen is aangegeven dat dit een ecologisch waardevol stukje Zuilen is en dat er in dit stukje niet gebouwd mag worden. De ecologische verbindingszone ligt tussen de Vecht en de huizen aan het Nijenrodeplantsoen. Dit stukje park bevat een tweetal paddenpoelen met veel waterleven, waaronder veel kikkers en allerlei kleine waterbeestjes. Deze poelen trekken veel andere landdieren aan, zoals reigers, een ooievaar, kleinere vogels en egels. De ecologische verbindingszone staat in de zomer vol met bloemen die veel bijen en vlinders trekken (bloemig hooiland). Er is met uw gemeente apart maaibeheer afgesproken om de biodiversiteit in dit deel van het park te behouden en te verhogen. De ecologische pluspunten van dit stuk van het Niftarlakepark zijn op de informatieborden in het nieuwe park benadrukt. De fietsroute en de fietsbrug zouden aan de kant van Overvecht eveneens uitgekomen in een gebied dat waardevol en groen is. In dat park (Vechtzoom) zitten veel vogels. Ik heb daar zelfs een ringslang gespot.	

	Het aanleggen van een doorgaande fietsroute en een brug door de ecologische verbindingszone en het park leidt tot strijd met de aanwijzing als ecologische verbindingszone en het bouwverbod in de beheersverordening Zuilen. De extra drukte die een dergelijke route en brug tot gevolg zullen hebben, zullen eveneens een significant negatief effect hebben op de biodiversiteit en de ecologie langs de Vecht. Dit dan weer in strijd met de visie die uw gemeente eerder had over de blauw groene ader die de Vecht door de stad moet worden (Visie Vechtsoevers). **Recreatie en beleving Vecht:** Zoals hierboven aangegeven bij het sfeerbeeld is het Niftarlakepark niet alleen ecologisch waardevol, maar wordt het park ook veel gebruikt voor rustige recreatie. Het wandelpad direct langs de Vecht wordt erg intensief gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, spelende kinderen, vissers, zwemmers en mensen die hier in de zomer picknicken. Het park heeft dus de functie van een belangrijk uitje of sportaccomodatie voor veel inwoners van Utrecht. En veel ouders zijn, langs dit pad, met hun kleine kinderen op weg naar het recent aangelegde natuurspeelbos Zuilen. Het is onbegrijpelijk dat er haaks op dit wandelpad een fietsroute en een brug zouden moeten komen. Deze leiden namelijk tot een significante toename van de fiets-/ scooterverkeerdrukte in het park, terwijl het park nu door wandelaars gebruikt wordt vanwege de rust en het uitzicht. Nogmaals: in dit stuk van het park komt nu helemaal geen fietsverkeer. Daarbij tasten de aanleg van een fietsroute en een brug door het park en over de Vecht het zicht op de Vecht aan. Vanaf het wandelpad kan ik nu, lopend vanaf de Marnixbrug richting Oud-Zuilen, helemaal over de Vecht kijken tot aan de bocht bij het jachthaventje. De openheid van de Vecht zou doorbroken worden door de aanleg van een brug over de Vecht. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die nu eveneens ter inspraak voorligt, is aangegeven dat Zuilen een wijk is met weinig groen. Vanuit dat oogpunt is het onbegrijpelijk dat er is voorgenomen om juist door een zeer groen en voor recreatie veelgebruikt stuk, een druk gebruikt fietspad en een fietsbrug te plaatsen. **(Verkeers-)veiligheid:** Een doorgaande fietsroute en een brug over de Vecht leiden tot een aantal kanttekeningen inzake infrastructuur en verkeersveiligheid. Er is veel recreatievaart op de Vecht en dit wordt alleen maar meer. Een deel van deze vaartuigen zijn hoog en breed. Er blijkt uit de plannen niet wat voor een soort brug er zou moeten komen, maar dit kan alleen maar een beweegbare (met noodzakelijke	

	bemensing) of een hoge brug zijn. Het eerste leidt tot noodzakelijke personele investeringen en een obstakel in de Vecht voor recreatievaartuigen. Het tweede leidt, vanwege een noodzakelijke langere aanloop, tot extra verstoring van het landschap en aantasting van het Niftarlakepark. Bij een hoge brug ontstaat tevens een verslechterd uitzicht en een verminderde lichtinval voor de woonboten aan de kant van Overvecht. Een brug leidt er tevens toe dat deze in de zomer als duikplank gebruikt gaat worden met alle risico's van dien. Er wordt op de plek waar de brug zou komen te liggen veel gezwommen in de zomer en nu springen er elke zomer al jongens van de J.M. Muinck de Keizerbrug. Er ontstaat door de aanleg van een doorgaande fietsroute met een brug een verkeersonveilige situatie aan beide kanten van de Vecht. Zoals ik heb aangegeven, loopt er aan de Zuilense kant een wandelpad direct evenwijdig aan de Vecht. De fietsers zullen gelijkvloers (met lage brug) of hoog (met hoge brug) kruisen en / of het wandelpad langs de Vecht als verlengd fietspad gaan gebruiken. Aan de kant van Overvecht ontstaat het zelfde probleem van kruisen, maar dan met een al bestaande hoofdfiets-route die heel veel door fietsers, sportfietsers, hardlopers en wandelaars wordt gebruikt. En soms door auto's die bestemmingsverkeer zijn. Dit levert eveneens grote verkeersveiligheidsrisico's op. Naast de verkeersveiligheid koppelt koppelt de brug 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de parken aan beide kanten. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staat beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een han **<u>Infrastructuur:</u>** Hierboven is al aangegeven dat er bij het voornemen een doorgaande fietsroute vanuit Leidsche Rijn naar Overvecht aan te leggen weinig rekening gehouden lijkt te zijn met de lokale omstandigheden. Het voornemen is nu om vanuit de Zwanenvechtlaan een fietspad door te trekken naar de Vecht en dan met een fietsbrug erover. Dit is überhaupt niet mogelijk omdat de Zwanenvechtlaan dood loopt in een hofje met parkeerplaatsen en huizen. Er is dus vanaf de Zwanenvechtlaan geen doorgang naar het Niftarlakepark of de Vecht, terwijl die directe doorgang wel	

	de gedachte lijkt achter de nu voorgenomen en ingetekende locatie voor een fietsbrug. De Zwanenvechtlaan zelf is ook niet de meest verkeerveilige weg om een doorgaande fietsroute over aan te leggen, gezien de in- en uitparkerende en dubbelparkerende auto's bij winkelcentrum Rokade. De Zwanenvechtlaan loopt dus in ieder geval uit op een hofje, zonder doorgang naar de Vecht. Het is daarmee de vraag of een doorgaande fietsroute over die laan met een fietsbrug op de ingetekende locatie het meest logische is. Recent is veel geïnvesteerd in het mooier maken van het Niftarlakepark met daarbij ook de aanleg van een nieuwe fietsbrug langs het natuurspeelbos Zuilen en de scouting Zuilen. Deze fietsbrug (die evenwijdig loopt aan de Vecht) leidt tot een goed begaanbaar doorgaand fietspad naar de J.M. de Muinck de Keizerbrug en roept dus de vraag op of een extra fietsbrug over de Vecht nodig is. Neem daarbij in acht dat de J.M. de Muinck de Keizerbrug op nog geen 500m afstand ligt van de voorgenomen brug over de Vecht. De tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden is maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel t.o.v. alle negatieve gevolgen die het met zich mee zal brengen rechtvaardigt. Het zou logischer en wenselijker zijn om geld dat beschikbaar is voor de fietsinfrastructuur te investeren in verbetering van het gebruik door fietsers van de J.M. Muinck de Keizerbrug en de Marnixbrug. Ik heb ook veel gelezen over de gevraagde verbeteringen aan de Demkabrug. Het lijkt mij voor een goede verbinding Leidsche Rijn – Overvecht noodzakelijker om in deze brug te investeren. **<u>Verzoek heroverwegen nut en noodzaak en locatie fietsbrug en betrekken omwonenden:</u>** Ik verzoek u op basis van bovenstaande het nut en noodzaak van een fietsbrug over de Vecht te heroverwegen. Er zijn zoals eerder aangegeven al twee bruggen die Zuilen (c.q. Ondiep) en Overvecht met elkaar verbinden op ongeveer anderhalve kilometer van elkaar. Daarnaast verzoek ik u, indien een fietsbrug volgens uw college toch	

	noodzakelijk blijkt, de ingetekende locatie om alle bovengenoemde bezwaren te heroverwegen. Ik verzoek u tevens om in de vervolgtrajecten over een eventuele fietsbrug over de Vecht in een vroeg stadium intensief contact te onderhouden met omwonenden. Nu heb ik het plan om in het park voor mijn woning een drukke fietsroute aan te leggen met een brug over de Vecht moeten vernemen uit de media (RTV Utrecht) en via abstracte plannen die eigenlijk op hoofdlijnen een beleid over iets anders uiteen zetten.	
84	Graag reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Volgens de website is dit plan er op gericht 'dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen'. Echter, de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename aan (de door versmalling van 't Goylaan toch al verhoogde) verkeersdruk op de Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Wij maken ons hier veel zorgen over. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt. Wij zien die dan ook graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
85	Hierbij wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Ik woon aan de W.A.Vultostraat en begrijp dat er plannen worden ontwikkeld voor de Zuidpoort en 'T Goy, en dat (opnieuw) de consequenties voor de route briljantlaan-vultostraat-constant erzeijstraat over het hoofd worden gezien. We weten inmiddels uit de afgelopen jaren dat verkeersmaatregelen een direct effect hebben op de verkeersdrukte en leefkwaliteit langs deze straten. Ik wil dan ook dat voor de route Briljantlaan - Vultostraat - Erzeystraat een plan wordt gemaakt voor de verbetering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
86	**Aandacht voor de route Briljantlaan- W.A.Vultostraat-Constant Erzeijstraat** In het mobiliteitsplan 2040 lees ik prachtige plannen over het verkeersluw maken van de Utrechtse binnenstad, plannen die ik van harte toejuich.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	Ik lees dat het doel van het mobiliteitsplan 2040 is '...***dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen*...'** Helaas zal dat doel met deze plannen niet behaald worden, en zeker niet voor iedereen. Zo zullen alle mooie plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat – Vultostraat – Briljantlaan. **<u>Een plan voor de route Briljantlaan- Vultostraat-Erzeijstraat ontbreekt</u>** Tot mijn verbijstering ontbreekt een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit voor deze route, en dat terwijl het een belangrijke verbindingsweg naar het centrum moet blijven. **Verkeersluw maken Ledig erf** Met betrekking tot het verkeersluw maken van het Ledig Erf worden 6 varianten geschetst. In geen van deze varianten wordt benoemd wat daarvan de (negatieve) effecten zullen zijn op de route Briljantlaan–Vultostraat- Erzeijstraat. Waar in andere straten gekeken wordt naar het verbeteren van de leefbaarheid (o.a. Vondellaan, Albatrostrstaat, Jutfaseweg) zijn voor deze straten helemaal geen plannen gemaakt. **Wat kunnen we voor de route Briljantlaan-Vultostraat-Erzeijstraat verwachten?** • In bijna alle geschetste varianten zal de verkeersdruk in onze straten (fors) toenemen. Dit kan oplopen tot wel 40%. Terwijl er nu al 10.000 auto's per dag door deze straten rijden. • Deze route ligt tussen twee projecten (Zuidpoort en 't Goylaan) en in beide projecten is er niet gekeken naar de consequenties van deze projecten voor de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit van deze route. '*Verkeerstechnisch kan de route het aan'* zo werd ons verteld.	

	• In de plannen wordt de Jutfaseweg afgesloten voor doorgaand verkeer van- en naar de Vondellaan en zal de route Briljantlaan - Vultostraat - Erzeijstraat de enige verbindingsweg van- en naar het centrum blijven. Dit betekent dat ook het vrachtverkeer op deze route zal toenemen. • Waar in de toekomst de snelheid in alle straten in de omliggende wijken wordt teruggebracht naar 30 km (zie mobiliteitsplan 2040) zal deze route een doorgaande 50 km weg blijven. Zonder goede plannen is te verwachten dat het overtreden van deze maximum snelheid zal toenemen, nog veelvuldiger dan nu al het geval is. **Negatieve effecten op de leefbaarheid** • **Toename verkeersonveiligheid** De verkeersveiligheid, die nu al onder druk staat, zal nog verder afnemen. Met name de veiligheid van overstekende kinderen bij basisschool en BSO St. Jan de Doper en senioren naar het gezondheidscentrum en wooncentrum Nieuw Plettenburgh. **Verdere afname luchtkwaliteit** • De stikstofwaarde in de Constant Erzeijstraat bedroeg in 2019 **76** (microgram/m3) terwijl de grenswaarde (toegestane concentratie) voor stikstof **40** (microgram/m3) is. **Toename geluidsoverlast** • Zowel door de toename van het aantal auto's als door meer stilstaand en optrekkend verkeer. **Toename kans op schade** • De trillingen veroorzaakt door zwaar (vracht)verkeer zullen toenemen. Op dit moment is er al sprake van schade in huizen in de W.A.Vultostraat.	

	De funderingen van veel woningen dateren uit de jaren 30 en zijn niet berekend op toenemende verkeersstromen. Ik vermoed dat deze belangrijke verbindingsweg aan uw aandacht is ontsnapt. Ik vertrouw erop dat u ervoor gaat zorgen dat ook voor de route Briljantlaan-Vultostraat -Erzeijstraat een plan gemaakt wordt binnen het mobiliteitsplan 2040 zodat dat ook in de toekomst onze straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen...'	
87	Voor de derde keer moeten de bewoners van de Vechtdijk en omstreken in verweer komen tegen een nieuwe brug over de Vecht! Waar geen behoefte aan is. - Een brug die precies tussen twee goed begaanbare bruggen komt te liggen. Op een afstand van iets meer dan 500 meter! - Voor een fiets route die doodloopt in de woonwijk Overvecht. - Een brug die een gevaarlijke situatie creëert op de Vechtdijk. - Een brug die het pittoreske landschap rondom de vecht gaat vervuilen. Zoals het nieuw aangelegde park de Vechtzoom. - Zoals de prachtig op nieuw aangelegde Vechtdijk met zijn historische panden. - Bovendien valt de keuze op een bocht in de rivier tevens het breedste en mooiste stuk. - Wat gebeurd er met de woonboten die daar liggen? - Hoe gaat het verder met het scheepvaart verkeer op de druk bevaren vecht? Worden er plekken aangelegd om af te meren. - Is er rekening gehouden met het risico van ongelukken op het water. - Is er rekening gehouden met de overlast voor de woonboot bewoners. - Waarom nutteloos veel geld uitgeven voor iets wat echt niet nodig is! - Er ligt blijkbaar al jaren een notitie bij ambtenaren die nog nooit ter plaatse zijn geweest en in ieder geval ook geen navraag hebben gedaan. Even iets over mijzelf, ik ben een enthousiaste fietser. Ik doe alles op de fiets zo'n 8000 km per jaar en zal waarschijnlijk nooit gebruik maken van deze brug omdat het geen logische verbinding is.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
88	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

89	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
90	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
91	Wij hebben met veel belangstelling kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 en maken graag van de gelegenheid gebruik hierop te reageren. Enkele algemene opmerkingen Allereerst willen wij onze waardering uitspreken over het feit dat u besloten hebt om uw mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 met plan horizon 2025 te actualiseren tot voorliggend Mobiliteitsplan met planhorizon 2040. De voorbijgaande jaren is steeds duidelijker geworden welke opgaven de schaalsprong van stad en regio richting 2040 met zich meebrengt. Binnen U Ned-verband hebben wij samen met het Rijk en regiopartners hier de afgelopen tijd belangrijke stappen in gezet. Het gezamenlijke Ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' is hiervan het tastbare resultaat. Met het Mobiliteitsplan 2040 geeft u vanuit het perspectief van de gemeente invulling aan de mobiliteitsvisie van het Ontwikkelperspectief en stelt u de gemeentelijke inzet vast voor de verdere uitwerkingen en onderzoeken. Dit biedt duidelijkheid aan de samenwerkingspartners. Als regiopartners streven wij ernaar de groeiopgave zoveel mogelijk in bestaand stedelijk gebied te laten plaatsvinden. Op deze manier kunnen we natuurwaarden en cultuurhistorische structuren zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoveel mogelijk ontzien en waar mogelijk zelfs versterken. In uw Mobiliteitsplan hanteert u een heldere strategie om de (mobiliteits)groei van de stad in goede banen te leiden. Het plan probeert duidelijk te maken welke prioriteiten er gesteld worden en waar lastige afwegingen gemaakt moeten worden. Gezien het feit dat de groeiopgave grotendeels plaatsvindt in de bestaande stad en de beschikbare ruimte beperkt is vinden wij uw focus op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit een logische keuze. Wij onderschrijven uw uitgangspunt 'gezond stedelijk leven voor iedereen' van harte en werken graag met u samen om het thema gezondheid bij verdere planvorming concreet handen en voeten te geven.	Daar zijn we blij mee! Daar zijn we blij mee! Daar zijn we blij mee! Wij zijn ons ervan bewust dat veel van de keuzes die in de stad gemaakt worden effect hebben op regionale schaal. Mede om deze reden hebben we u en de u10 intensief bij dit

	Wij willen wel benadrukken dat veel van de keuzes die in de stad gemaakt worden effecten (kunnen) hebben op regionale schaal. Naar onze mening is hiervoor in het Mobiliteitsplan niet altijd voldoende aandacht. Wij vragen u daarom om bij plan- en besluitvorming voor de verschillende vervoerwijzen ook nadrukkelijk het regionale perspectief in het oog te houden. Hiermee bedoelen wij de bereikbaarheid van de stad vanuit de regio en de bereikbaarheid van de regio als geheel. Kunt u aangeven op welke wijze u dit aspect bij uw afwegingen omtrent mobiliteitsmaatregelen in de stad meeneemt en hoe u de regionale partners hierbij wilt betrekken? Evenals het Ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' is voorliggend Mobiliteitsplan tot stand gekomen in een turbulente tijd. Het coronavirus heeft grote effecten gehad op het mobiliteitsgedrag in het afgelopen jaar. Het is goed dat u hier in het Mobiliteitsplan oog voor heeft. Het blijft lastig te voorspellen welke blijvende effecten het virus op het gedrag van mensen zal hebben en welke ruimtelijke en mobiliteitseffecten dat met zich meebrengt. Enerzijds is duidelijk geworden dat de technologische vooruitgang het voor velen mogelijk maakt om thuis te werken of onderwijs te volgen. Hiermee kunnen vele reisbewegingen worden voorkomen, met name tijdens de spits. Anderzijds blijven direct onderling contact (op de werkvloer, op school of universiteit) en het buitenshuis ondernemen van activiteiten zoals winkelen en uitgaan primaire menselijke behoeftes. Het gebruik van openbaar vervoer heeft forse klappen opgelopen en het is nog ongewis of, en zo ja, wanneer het weer op het niveau van voor de coronacrisis kan functioneren en de gewenste doorgroei van het netwerk kan plaatsvinden. In dit kader is het zaak om de mobiliteitsontwikkelingen goed in het oog te houden en waar nodig gezamenlijk bij te sturen of te anticiperen op een ontwikkelingen die niet in lijn zijn met de door u veronderstelde gedragsveranderingen. Dit geldt uiteraard ook voor eventuele andere ontwikkelingen die leiden tot een toe- of afname van het aantal verplaatsingen, dan wel verschuivingen in verplaatsingspatronen. Specifieke aandachtspunten In de aanloop naar totstandkoming van uw Mobiliteitsplan heeft er al op diverse momenten contact tussen gemeente en provincie plaatsgevonden. Hierbij hebben wij ook aangegeven op welke specifieke punten wij het Mobiliteitsplan zouden toetsen. Hierbij gaat het om de volgende onderwerpen:	mobiliteitsplan betrokken. Ook hebben we de regionale effecten op verschillende plekken in het plan expliciet benoemd. Regionale effecten wegen we bij onze plan- en besluitvorming nadrukkelijk mee. De meeste grootschalige mobiliteitsmaatregelen onderzoeken we gezamenlijk met onze regionale partners in het programma U Ned. De bereikbaarheid van de regio als geheel is daarbij 1 van de hoofddoelstellingen. Bij stedelijke projecten met regionale effecten wordt u altijd tenminste als belanghebbende geconsulteerd. Dat geldt ook voor onze andere (regionale) partners. Dat zijn we met u eens. In de Utrecht monitor werken we al goed samen en delen we informatie over de mobiliteitsontwikkelingen in stad en regio. We gaan graag met u in gesprek om de mogelijkheden voor gezamenlijke monitoring en (bij)sturing verder te bespreken.

	1. Consequenties voor het OV-netwerk (exploitatie) 2. Consequenties voor de doorstroming van het OV (netwerkkwaliteit) 3. Consequenties voor fiets a. Koppeling met regionale (snel)fietsroutes b. Evt. conflicten doorstroming fiets versus doorstroming OV 4. Doorstroming op de Ring Utrecht en aansluitingen en provinciale wegen rondom de stad 5. Bereikbaarheid stad per auto a. "noodzakelijk" autoverkeer dat de stad in moet b. overstap auto op OV/fiets nabij stad of verder in regio/parkeren op afstand 6. Koppeling met het gezamenlijke proces en de inhoud van U Ned en bijbehorende onderzoeken/trajecten Hieronder zullen wij concreet op deze onderwerpen ingaan. Openbaar vervoer (punt 1 en 2) Ten aanzien van het openbaar vervoer bevat uw Mobiliteitsplan veel herkenbare punten voor ons. Dit is logisch gezien het feit dat gemeente en provincie in toenemende mate de samenwerking weten te vinden op dit onderwerp. Dit onder erkenning van elkaars verschillende rollen en verantwoordelijkheden: de stad primair in de rol van wegbeheerder en verantwoordelijk voor leefbaarheid en de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de provincie in de rol van OV-autoriteit met wettelijke taken (Wet personenvervoer 2000 en Wet lokaal spoor) en verantwoordelijk voor regionale bereikbaarheid. Ook herkennen we bij een mobiliteitsplan dat loopt tot 2040 de spanning tussen abstracter weergegeven ambities en voornemens versus de nog niet uitgewerkte concretisering daarvan. Toch willen wij op een aantal punten rond openbaar vervoer een aantal opmerkingen maken en vragen ter nadere verduidelijking en onderbouwing aan u voorleggen. Dit doen we vanuit dat besef dat we elkaar moeten weten te vinden om er een gezamenlijk succes van te maken, ieder vanuit eigen (wettelijke) taken, verantwoordelijkheden en mogelijkheden. Aan de slag met het OV netwerk In uw Mobiliteitsplan heeft u een aantal ambities verwoord voor het openbaar vervoer. Een aantal daarvan is gebaseerd op of gerelateerd aan eerdere gezamenlijke afspraken, een aantal echter ook niet. Deze ambities hebben gevolgen voor de exploitatie. De effecten zijn niet alleen financieel van aard maar raken ook de reistijd	Daar zijn we blij mee! Naast onze formele verantwoordelijkheid als wegbeheerder hebben wij een groot belang om het OV voor onze inwoners en reizigers zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Door een goede en betrouwbare doorstroming, zo min mogelijk overstappen en – als er toch overgestapt moet worden- aantrekkelijke overstappen. Daarnaast spelen ook aspecten als (sociale) veiligheid, toegankelijkheid, comfort en beleving een belangrijke rol in de vervoerwijzekeuze.

	van de bijna 200.000 bestaande reizigers in en rondom Utrecht (pre-corona). Zoals u weet is dit aspect voor de provincie als OV-autoriteit cruciaal. Kunt u aangeven op welke wijze de OV-reistijden tussen stad en regio concurrerend en aantrekkelijk blijven om zo een bijdrage te leveren aan de gewenste mobiliteitstransitie? Daarbij vragen wij ook nadrukkelijk aandacht voor de bereikbaarheid van bestemmingen binnen de OV-ring. Daarnaast zijn wij benieuwd welke mogelijkheden u ziet voor cofinanciering van de exploitatiekosten die horen bij deze ambities. Denk daarbij aan de relatie met betaald parkeren en/of andere gemeentelijke instrumenten. Verder willen wij u wijzen op het Netwerkperspectief Openbaar Vervoer dat wij later dit jaar zullen vaststellen. Hierin worden de hoofdkeuzes voor de verdere ontwikkeling van OV-netwerk uitgewerkt. Graag gaan wij komend jaar met u in gesprek over de overeenkomsten, maar ook eventuele verschillen tussen de ambities van de gemeente en de inhoud van ons netwerkperspectief. Financiële uitwerking van investeringen Uw Mobiliteitsplan vraagt forse investeringen, volgens uw opgave zo'n 2,5 tot 4 miljard euro tot 2040. Een groot deel van deze investeringen zal het openbaar vervoer betreffen. U geeft aan tot die tijd in uw eigen mobiliteitsprogramma 333 miljoen euro vrij besteedbaar te hebben en dat u jaarlijks bij de gemeentelijke voorjaarsnota om nieuwe middelen zal verzoeken wanneer daar aanleiding toe is. Tussen beide bedragen zit een groot verschil. U geeft aan dat significante overheidsfondsen nodig zijn om de ambities uit uw Mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. In dat kader missen wij dan ook een fasering of prioritering. Hoe ziet u de verdere financiële uitwerking en onderbouwing voor u en op welke wijze wilt u de partners hierbij betrekken? Belang van snelheid Als het gaat over de kwaliteit van het OV-systeem lijkt de focus binnen uw Mobiliteitsplan vooral op betrouwbaarheid te liggen. Maar voor een goed functionerend OV-systeem is ook snelheid van groot belang. In het algemeen leiden snellere OV-lijnen tot meer reizigers en lagere exploitatiekosten. Snelheid is daarom	Hier hebben wij nadrukkelijk aandacht voor, bijvoorbeeld in onze gezamenlijke studie Versnellen OV in Utrecht. Wij zien vooralsnog geen mogelijkheden om bij te dragen aan de exploitatiekosten van het OV, maar gaan graag met u in gesprek over gezamenlijke financiering van onze opgaven. Wij zijn daar graag toe bereid. Wij stellen voor om de financiële uitwerking en onderbouwing de komende periode onder het programma U Ned uit te werken. Bijvoorbeeld door (her) inrichting van wegen, zodanig dat OV-routes in de voorrang liggen, aparte OV-infrastructuur waar nodig en de toepassing van iVRI`s. (slimme verkeerslichten). Ook het gedeeltelijk overslaan van haltes of het gebruik van de snelweg als wielverbinding (met bijbehorend materieel) zijn mogelijkheden om de “netto”- snelheid van het OV te vergroten.

	een sleutelaspect voor de provincie om de exploitatie van het openbaar vervoer ook op langere termijn aantrekkelijk en betaalbaar te kunnen houden. Welke mogelijkheden ziet u om ook juist de snelheid van het openbaar vervoer in de stad Utrecht te vergroten? Daarnaast zijn wij benieuwd naar hoe u de ambities om de kwaliteit van het OV-netwerk te verbeteren gestalte wilt geven in concrete plannen en de fasering. Bent u voornemens hiervoor een uitvoeringsprogramma op te stellen en welke relatie ziet u hierbij met het netwerkperspectief van de provincie? Graag willen we samen met u bekijken welke fasering ten aanzien van te nemen doorstromingsmogelijkheden mogelijk en wenselijk is. Lastige keuzes Wij begrijpen dat u als wegbeheerder en verantwoordelijke voor de inrichting van de openbare ruimte soms lastige afwegingen moet maken. De binnenstadsas is hier een sprekend voorbeeld van, hetzelfde geldt voor de inrichting van het Stationsgebied en het Utrecht Science Park. Ten aanzien van (de haalbaarheid van) de ambities, uitgangspunten en oplossingsrichtingen hebben wij nog diverse vragen, sommige fundamenteel, sommige meer praktisch van aard. Wij willen daarom graag met u in gesprek blijven om deze opgaven goed met elkaar uit te diepen. Mooie voorbeelden van het gezamenlijk uitdiepen zijn de lopende onderzoeken naar OV in de binnenstad en de uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest. In deze onderzoeken komen ook andere oplossingen aan bod dan opgenomen in uw plan, zoals ondergrondse OV-oplossingen en een tram door de binnenstad. Wij vragen u om in uw plan voldoende flexibiliteit te bouwen om ruimte te geven aan de uitkomsten van deze lopende studies. Sowieso is flexibiliteit in deze sterk veranderende mobiliteitswereld noodzakelijk. Daarnaast valt ons in meer algemene zin op dat bij de afweging tussen verschillende vervoerwijzen en/of netwerken vooral naar een invulling op maaiveld wordt gezocht. Zou het gegeven de ambities en opgaven niet logischer zijn om in bepaalde gevallen in te zetten op ongelijkvloerse oplossingen? Graag vernemen wij van u hoe u hier tegenaan kijkt. Tram als instrument U beschouwt de tram als belangrijk instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke gebieden in de stad. U noemt vervolgens een aantal	Wij stemmen dit graag op korte termijn met u af. Het netwerkperspectief is een belangrijke bouwsteen voor een eventueel uitvoeringsprogramma. Wij zijn daar graag toe bereid. Dit hebben wij gedaan, door de passage ten aanzien van de binnenstadsas aan te passen. De lijnen in de netwerkkaarten zijn gewenste verbindingen. De tracékeuze, inclusief de keuze voor maaiveld of de hoogte/diepte in maakt geen onderdeel uit van dit mobiliteitsplan. Wij staan open voor ongelijkvloerse oplossingen, maar zien hierin ook nadelen, zoals ingewikkelde inpassen, hoge kosten en barrierewerking. Per locatie zal integraal gewogen moeten worden wat de beste oplossing is. Wij zijn daar graag toe bereid.

	concrete nieuwe of verlegde tramverbindingen die naar uw mening nodig zijn de groei van de stad mogelijk te maken. Bij de afweging hieromtrent spelen echter niet alleen de kosten (investeringen, exploitatie, beheer en onderhoud) een rol maar ook de mogelijkheden tot ruimtelijke inpassing. De tram vergt nu eenmaal andere eisen aan infrastructuur dan de bus, bijvoorbeeld daar waar het gaat om noodzakelijke ruimte voor horizontale en verticale bogen. Deze dienen veel ruimer te zijn dan voor de bus. Of het mogelijk zal zijn om het tramnetw erk zoals u dat voor ogen hebt voor 2040 te realiseren is dus niet alleen een vervoerkundige en financiële, maar ook ruimtelijke opgave. Het is van belang om met elkaar de ervaringen van recente aanleg van tram infrastructuur nog eens goed te bekijken. In dit kader vinden we het ook van belang om voor de belangrijkste en drukste verbindingen ook oog te houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting. Zoals u terecht aangeeft groeien tram- en hoogwaardige bussystemen steeds meer naar elkaar toe. Hierdoor zouden verschillen in uitstraling, comfort en vervoercapaciteit tussen tram en bus gro tendeels weg kunnen vallen. Techniek zien wij dan ook nadrukkelijk als middel en niet als doel voor de verdere ontw ikkeling van het provinciale OV-netwerk. Los van de keuze voor tram en/of bus geldt dat de realisatie van traminfrastructuur veel tijd vergt. Dat betekent dat de komende 10 tot 15 jaar de bus een hoofdrol in het Utrechtse openbaar vervoer heeft. In deze tijdshorizon zijn dan ook robuuste busvoorz ieningen nodig om de groeiende en verschuivende vervoerv raag excellent te kunnen faciliteren. Dit is voor ons essentieel bij de uitwerking die u gaat geven aan uw mobiliteitsplan. Temeer daar dit in de afgelopen jaren op belangrijke corridors in praktijksituaties soms lastig was. Autonome voertuigen Ten aanzien van de inzet van autonome voertuigen hebben wij vooralsnog bescheiden verwachtingen. Menging van autonome voertuigen op HOV-banen met het overige openbaar vervoer, taxi's en hulpdiensten zal, zeker de komende decennia, erg lastig zijn. In hoeverre het mogelijk zal zijn om in de (verre) toekomst met onbemande bussen en/of trams te rijden in de stad is nog de vraag. Bij de inzet van kleinere automatische systemen op afroep is er relatief veel buffer-/opstelcapaciteit nodig. Het is van belang hiervoor voldoende ruimte te reserveren.	Dat zijn wij met u eens. Uitstraling, inpassing/ impact op de omgeving zijn vanuit de gemeente ook belangrijke overwegingen om mee te nemen ten aanzien van deze doorontwikkeling. Graag werken we in het kader van het netwerkperspectief met u uit wat wij gezamenlijk verstaan onder robuuste busvoorzieningen en het excellent faciliteren van de vervoervraag. Door een afstand van 400 meter in plaats van 600 meter te hanteren krijgen we een scherper beeld van de gebieden die mogelijk minder goed per regulier OV bereikbaar zijn en mogelijk kansrijk(er) voor aanvullend OV en/of deelmobiliteit. Daarbij geven we aan dat aanvullend OV en deelmobiliteit voor

	Richtlijnen en verantwoordelijkheden U stelt dat wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer binnen een loopafstand van 400 meter ontbreekt de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang is. Als provincie hanteren wij loopafstanden van maximaal 600 meter hemelsbreed momenteel als richtlijn. Kunt u aangeven waarom u uitgaat van 400 meter? En als het gaat om het aanbieden van alternatieven, wie is daarvoor in uw ogen verantwoordelijk? Een dergelijke "harde" uitspraak leidt namelijk tot fors hogere exploitatiekosten, hetzij bij de gemeente, hetzij bij de provincie. Fiets (punt 3) Ten aanzien van de fiets onderschrijven we uw ambities voor een schaalsprong met aandacht voor het routenetwerk, stallingsvoorzieningen en de rol van de fiets in de keten. Graag werken wij met u samen aan het faciliteren van deze schaalsprong, bijvoorbeeld waar het om de totstandkoming van de (provinciale) snelfietsroutes gaat en de aansluiting hiervan op het stedelijk netwerk. In dat kader willen we u erop attent maken dat wij besloten hebben om, aanvullend op de routes die op de kaartbeelden in paragraaf 6.2 van uw Mobiliteitsplan zijn weergegeven, de mogelijkheden voor een snelfietsroute tussen Houten en het Utrecht Science Park en een snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein te verkennen. Naar onze mening komt de beoogde schaalsprong nog niet helemaal goed uit de verf in het Afwegingskader dat u in paragraaf 9.1 beschrijft. Zo wordt bij stap 3 (Netwerken op orde) wel de vraag gesteld of specifiek de routes om de binnenstad heen worden versterkt (punt J) maar niet of het stedelijk fietsroutenetwerk als geheel (inclusief aansluitingen op de snelfietsroutes) wordt versterkt. Een soortgelijke vraag wordt wel gesteld ten aanzien van het OV (punt M 'Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?') Wat de kruisingen tussen routes en vervoerwijzen betreft lijkt u alleen voor ongelijkvloerse oplossingen te kiezen wanneer de frequentie van trams (te) hoog wordt. Wij kunnen ons echter voorstellen dat wanneer de (door)fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend autoverkeer of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor de fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt u hier tegenaan?	die gebieden van belang zijn, maar doen wij geen “harde” uitspraak over he precieze aanbod. Wij zijn daar graag toe bereid. Waar zijn wij blij om. Op basis van andere inspraakreacties hebben we ervoor gekozen om in onze fietskaart geen onderscheid meer te maken tussen het hoofdfietsnetwerk en de provinciale snelfietsroutes. Reden daarvoor is dat we momenteel de tracékeuzes, inpassing en andere eisen aan deze routes nog onderzoeken. We hebben een extra vraag opgenomen in het afwegingskader te weten: “wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?” Dat zijn we met u eens. Nader onderzoek moet uitwijzen of (een deel van) deze strategie haalbaar blijkt. Dit nader onderzoek voeren wij gezamenlijk uit in de Mobiliteitsstrategie van het programma U Ned.

	Doorstroming Ring Utrecht (punt 4) U wilt samen met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten ervoor zorgen dat de Ring Utrecht ook tijdens de spits in enige mate doorstroomt. Hiervoor zet u onder andere in op het doseren van het verkeer op de toeleidende routes van de Ring. Dit doseren zou moeten plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving ontstaat en geen logische alternatieve routes zijn. Gegeven de dichtheid van het regionale wegennet en de druk hierop vragen wij ons af of dit wel een haalbare strategie is. Zo ontstaan er bijvoorbeeld op routes waar het openbaar vervoer niet over eigen voorzieningen beschikt risico's voor vertragingen. Daarnaast kan de bereikbaarheid van de beoogde nieuwe re_gionale P+R's die de functie van de huidige P+R's langs de Ring moeten overnemen in het geding komen. Bereikbaarheid stad per auto (punt 5) Gegeven de groei van de stad en beperkte beschikbare ruimte begrijpen wij de wens en inzet om de groei van het autoverkeer in de stad te beperken. In dat kader vinden wij het echter wel opvallend dat u enigszins terughoudend lijkt te zijn met de inzet van betaald parkeren als mobiliteitsinstrument. U kiest ervoor om betaald parkeren in te voeren in buurten rondom ruimtelijke ontwikkelingsgebieden met een lage parkeernorm (zoals de Merwedekanaalzone) maar de invoering elders in de stad te laten plaatsvinden op basis van draagvlakmetingen. Daarnaast geeft u aan een voorstander te zijn van het beprijzen van autoverkeer. Betaald parkeren kan een uiterst effectief instrument zijn om de verkeersdruk in de stad te verminderen, de Ring Utrecht draaiende te houden, de overstap op andere vervoerwijzen te stimuleren en ruimte te scheppen voor herinrichting van de openbare ruimte. In dat opzicht zou een actieve(re), gefaseerde invoering van betaald parkeren in onze ogen logischer zijn. Kunt u aangeven waarom u niet voor een actievere houding ten aanzien van betaald parkeren kiest? Ten aanzien van het beprijzen van autoverkeer willen wij benadrukken dat dit een instrument is dat ten minste regionaal verkend en ingevoerd moet worden om ongewenste effecten op regionaal niveau te voorkomen. Zoals uzelf ook al aangeeft moet is dit een onderwerp	Wij onderkennen de rol van effectief parkeerbeleid en zetten hier daarom ons inziens met een aantal ambitieuze maatregelen op in. Het totaal aan maatregelen van onze aanpak leidt ertoe dat met name forenzen en bezoekers (die de drukte in de spits veroorzaken) hun parkeergedrag gaan aanpassen. Onze analyses wijzen uit dat in de belangrijkste kantoorgerelateerde werkgebieden en bij OV-knooppunten een forse verdichting kan plaatsvinden zonder toename van het parkeerareaal. Daarnaast zetten we in op een transformatie van het parkeerareaal in woonwijken met 0,5-1% per jaar, wat tot een reductie van 10-20% in 2040 kan leiden. Dit in combinatie met beleid op het mijden van de spits zou zelfs kunnen leiden tot een ontlasting van de spitsen, ondanks de groei van de stad. Het uitplaatsen van een deel van het parkeren naar P+R in de regio (dus voordat dit verkeer de snelwegring belast) is hier onderdeel van. Wij schatten in dat het verhogen van parkeertarieven minder effectief is, omdat de meeste forenzen gratis kunnen parkeren bij hun werk. De invoering van betaald parkeren in wijken waar dat nu nog niet is, is een maatregel die wij achter de hand hebben indien zich parkeeroverlast voordoet, maar dan moet daar voldoende draagvlak voor zijn onder bewoners. Wij zien een grote rol weggelegd voor de multimodale reis, zowel in de stad als in de regio. In de stad willen we geen groei van het autoverkeer. Dat kunnen we bereiken door zowel P+R aan de ring (zodat bewoners minder de stad inrijden) en P+R in

	dat in U Ned-verband opgepakt moet worden, onder meer in de gezamenlijk op te stellen mobiliteitsstrategie 2040. Op het gebied van parkeren zijn wij binnen U Ned-verband ook met elkaar in gesprek over het ontwikkelen van een Regionale Parkeerstrategie. Bezoekers van de stad wilt u in toenemende mate verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets. Locaties voor P+R zouden niet langer langs de Ring maar meer in de regio moeten worden gesitueerd. Deze P+R's zouden in tegenstelling tot huidige voorzieningen zoals Westraven en Utrecht Science Park niet op grondgebied van de gemeente Utrecht zijn gelegen. Vaak zijn hoogwaardige OV-verbindingen niet aanwezig, althans niet naar alle beoogde bestemmingsgebieden in de stad: de afstanden zijn lang, er is (nog) geen infrastructuur beschikbaar en er is geen noemenswaardige tegenspits of voldoende bezetting om in de daluren of weekenden te rijden. Ziet u voor zichzelf ook specifieke rollen weggelegd bij de totstandkoming van deze P+R's en/of de exploitatie hiervan? En wat is uw visie op de haalbaarheid van hoogwaardige OV-verbindingen tussen de P+R's en de bestemmingen in de stad? De huidige P+R's langs de Ring Utrecht wilt u gaan gebruiken om de parkeerbehoefte van bewoners van de stad die niet in hun eigen wijk of buurt kunnen parkeren op te vangen. Deze P+R's zijn echter gelegen in beoogde ontwikkelgebieden van de stad zoals de A 12-Zone. Hoe ziet u het opvangen van parkeren uit andere delen van de stad in relatie tot de ontwikkeling van deze gebieden zelf? U geeft aan dat u de route van Kanaleneiland naar de A 12 via Papendorp logischer wilt maken door de omrijd route in Papendorp te verkorten. Hierdoor wordt autoverkeer verleid om vanaf de A 12 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? U Ned en andere processen (punt 6) Zoals wij aan het begin van de brief al opmerkten geeft u met dit Mobiliteitsplan 2040 vanuit het perspectief van de gemeente invulling aan de mobiliteitsvisie van het Ontwikkelperspectief en stelt u de gemeentelijke inzet vast voor de verdere uitwerkingen en onderzoeken. U legt ook een nadrukkelijk en logisch verband met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). Met het document 'Op weg naar de RSU' hebt u al een aantal principekeuzes gemaakt die uiterst relevant zijn met betrekking	de regio (zodat forensen en bezoekers minder de stad inrijden). Wij zien meerdere rollen voor ons als gemeenten. We stimuleren multimodaal reizen, door afspraken met werkgevers en instellingen te maken, door lage parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen te hanteren en parkeren op afstand voor bewoners te faciliteren én door gezamenlijk met u te werken aan een regionale parkeerstrategie. Uit deze regionale parkeerstrategie moet ondermeer de haalbaarheid van hoogwaardige OV-verbindingen naar P+R`s blijken. Wij zien (potentiele) nieuwe ontwikkelingen, zoals de A12 zone als kans om de mobiliteitstransitie een impuls te geven. Betere fiets en OV verbindingen in de A12 zone stimuleren ook het fietsen en OV-gebruik in omliggende wijken, waardoor wij verwachten dat ook in omliggende wijken meer draagvlak voor parkeren op afstand ontstaat. Deze maatregel ontlast de Europalaan en belast de route via de Prins Clausbrug. Hier zien wij in onze berekening nog voldoende lucht. De ontwikkeling van de A12 zone en groei van het doorgaande verkeer op de snelwegen zorgt (zonder aanvullende maatregelen) voor een overbelasting van de gehele zuidelijke ring (A12). Uit aanvullend onderzoek, dat wij gezamenlijk uitvoeren in het programma U Ned (gebiedsonderzoek A12 zone en Mobiliteitsstrategie) moet blijken welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. We bieden de RSU en het mobiliteitsplan gelijktijdig aan de gemeenteraad aan. Deze zijn in onderlinge samenhang opgesteld.

	tot mobiliteit, zoals de keuze voor de inzet op verdichting van de stad. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU echter nog verder uitgewerkt. U geeft ook aan dat de investeringsopgave van uw Mobiliteitsplan deel uitmaakt van de investeringsstrategie bij de RSU. In dit licht vinden we het jammer dat de geactualiseerde RSU er nog niet is. Kunt u aangeven waarom u het Mobiliteitsplan 2040 nu al wilt vaststellen en niet wacht op de vaststelling van de RSU zodat de keuzes met betrekking tot de specifieke verdichtingslocaties en de investeringsstrategie hun doorwerking in het Mobiliteitsplan kunnen krijgen? Overige opmerkingen De term 'duurzaam' komt op verschillende plaatsen in het Mobiliteitsplan terug en dat is gegeven de opgaven en ambities zeer logisch. Het plan kent echter geen expliciete duurzaamheidsparagraaf of concrete doelstellingen op dit gebied zoals bijvoorbeeld CO2-reductie. Zo lijkt er geen (expliciete) koppeling met het Regionaal Mobiliteitsprogramma te zijn. U geeft aan een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte te creëren en particulieren te ondersteunen in het realiseren van laadvoorzieningen op eigen terrein maar koppelt hier geen getalsmatige doelstelling aan. Kunt u aangeven waarom u hiervoor gekozen hebt? Ook zijn wij benieuwd hoe u aankijkt tegen de toepassing van waterstof, bijvoorbeeld voor de aandrijving van zware vervoermiddelen in het goederenvervoer. Hebt u (concrete) doelstellingen of ambities op dit gebied? Wij willen onze waardering uitspreken ten aanzien van uw goederenvervoerstrategie, deze is in onze ogen goed uitgewerkt. Uw Mobiliteitsplan besteedt o.a. aandacht aan bevoorrading van de binnenstad over water via overlaadlocaties aan de rand van de stad. Nu vindt de aanvoer naar deze overslagpunten echter nog vaak plaats via de weg. 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? 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,	Omdat we met dit mobiliteitsplan de grote lijnen uitzetten, maar op dit detailniveau nog geen concrete doelstelling hebben. Nee. Daar zijn we blij mee! Zie 2.10 Wij zetten onze huidige en constructieve samenwerking graag voort.

	recreatie) er zorg voor te dragen dat de gebruiksmogelijkheden van havenfaciliteiten niet worden beperkt. Tot slot Een uitgebreid en ambitieus plan zoals het Mobiliteitsplan 2040 verdient in onze ogen een uitgebreide reactie. Zoals u ziet hebben we op basis van bestudering van uw plan nog diverse vragen en opmerkingen. Wij hopen dat u deze vragen en opmerkingen vooral ziet als uitnodiging om het gesprek dat wij met elkaar hebben ingezet over de opgaven waar stad en regio voor staan voort te zetten. Wij zien daarom uw reactie met veel belangstelling tegemoet. Hoogachtend, Gedeputeerde Staten van Utrecht	
92	Hieronder volgt mijn inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Het gaat mij concreet om het voornemen een fietsbrug aan te leggen over de Vecht in of ter hoogte van het Niftarlakepark. Ik ben het niet eens met het aanleggen van een fietsbrug op deze locatie en ik wil dit in een vroeg stadium aan uw college laten weten, en niet pas bij de verdere noodzakelijke uitwerking van het voornemen. Middels deze inspraakreactie wil ik er zorg voor dragen dat de brug heroverwogen wordt, en dat als ondanks de bezwaren daartegen de brug er toch met komen u op de hoogte bent van de kanttekeningen en bezwaren bij deze brug. Concept Mobiliteitsplan 2040: Een onderdeel van het concept Mobiliteitsplan 2040 is: “het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels (pagina 72 van het concept Mobiliteitsplan 2040)”. Het voornemen tot een nieuwe schakel is het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht in het verlengde van de Zwanenvechtlaan (pagina 77 concept Mobiliteitsplan 2040). Deze brug is dan weer onderdeel van een groter plan, namelijk het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht. Dit voornemen komt ook terug in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), die nu ook ter inspraak ligt. De wens is dus duidelijk aanwezig, maar het nut en noodzaak van het aanleggen van een nieuwe c.q. extra fietsbrug over de Vecht is niet goed onderbouwd. In het concept Mobiliteitsplan 2040 is het kaartje over de exacte locatie van de fietsbrug over de Vecht niet heel duidelijk, maar het is wel duidelijk dat deze in (of in de nabijheid) van het recent vernieuwde Niftarlakepark komt te liggen.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen: De voorgenomen locatie van de fietsbrug is duidelijker af te leiden uit het “verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen". Dit onderzoek geeft meer inzicht in de locatie en de drukte en andere gevolgen die de locatie keuze heeft. In dit onderzoek wordt de voorgenomen fietsbrug in de hoek van het Niftarlakepark naast de vissteiger aangelegd. Er wordt tevens aangegeven dat er voor de brug een woonboot moet wijken en dat door de aanleg van de brug een nieuwe (hoofd-)fietsroute ontstaat met circa 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Dat leidt tot een flinke toename van de verkeersdrukte door het park en daarmee een grote aantasting van de rust en het groen in het park. Sfeerbeeld Niftarlakepark: Dat de wens tot het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht erg groot is, blijkt uit het feit dat de deze voorgenomen fietsroute prominent aanwezig is in zowel het Mobiiteitsplan 2040 als in de RSU. De vraag is of er hierbij voldoende oog is voor de lokale bijzonder-heden van de plekken waar de fietsroute langs gaat. Daarom hecht ik er aan in het kort de sfeer te schetsen van het Niftarlakepark. Het Niftarlakepark ligt aan het eind van een groene corridor langs de Vecht. De groene corridor loopt vanaf de Rode Brug of in ieder geval de Marnixbrug langs de Vecht tot ver de provincie in. In uw Visie Vechtoevers roemt u deze groene / blauwe corridor. Het Niftarlakepark is recent vernieuwd om de groene en recreatieve mogelijkheden te verbeteren. Het park wordt nu voornamelijk gebruikt om te wandelen (met wandel files in corona tijd), te spelen, te sporten, honden uit te laten en te picknicken. Het park is een oase van groen en rust, met een veelgebruikt wandelpad direct langs en evenwijdig aan de Vecht. Op dit pad is het erg goed wandelen, hardlopen en honden uitlaten aangezien hier geen fietsers mogen komen. Die fietsen namelijk langs de woningen op 300 meter van de Vecht of slaan af Plein 11 over het Zwanenvechtplein, want daar liggen de fietspaden. Ecologische verbindingszone en groen: De voorgenomen doorgaande fietsroute met fietsbrug staat haaks op de Vecht en het wandelpad langs de Vecht ingetekend. Dit betekent dat de fietsroute en de brug het park gaan doorkruisen in een ecologische verbindingszone. In de beheerverordening Zuilen is aangegeven dat dit een ecologisch waardevol stukje Zuilen is en dat er in dit stukje niet gebouwd mag worden.	

	De ecologische verbindingszone ligt tussen de Vecht en de huizen aan het Nijenrodeplantsoen. Dit stukje park bevat een tweetal paddenpoelen met veel waterleven, waaronder veel kikkers en allerlei kleine waterbeestjes. Deze poelen trekken veel andere landdieren aan, zoals reigers, een ooievaar, kleinere voges en egels. De ecologische verbindingszone staat in de zomer vol met bloemen die veel bijen en vlinders trekken (bloemig hooiland). Er is met uw gemeente apart maaibeheer afgesproken om de biodiversiteit in dit deel van het park te behouden en te verhogen. De ecologische pluspunten van dit stuk van het Niftarlakepark zijn op de informatieborden in het nieuwe park benadrukt. De fietsroute en de fietsbrug zouden aan de kant van Overvecht eveneens uitgekomen in een gebied dat waardevol en groen is. In dat park (Vechtzoom) zitten veel vogels; ik kom daar regelmatig een buizerd, specht, puttertjes en Vlaaimse Gaaien tegen. Het aanleggen van een doorgaande fietsroute en een brug door de ecologische verbindingszone en het park leidt tot strijd met de aanwijzing als ecologische verbindingszone en het bouwverbod in de beheersverordening Zuilen. De extra drukte die een dergelijke route en brug tot gevolg zullen hebben, zullen eveneens een significant negatief effect hebben op de biodiversiteit en de ecologie langs de Vecht. Dit dan weer in strijd met de visie die uw gemeente eerder had over de blauw groene ader die de Vecht door de stad moet worden (Visie Vechtsoevers). Recreatie en beleving Vecht: Zoals hierboven aangegeven bij het sfeerbeeld is het Niftarlakepark niet alleen ecologisch waardevol, maar wordt het park ook veel gebruikt voor rustige recreatie. Het wandelpad direct langs de Vecht wordt erg intensief gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, spelende kinderen, vissers, zwemmers en mensen die hier in de zomer picknicken. Het park heeft dus de functie van een belangrijk uitje of sportaccomodatie voor veel inwoners van Utrecht. Een veel ouders zijn, langs dit pad, met hun kleine kinderen op weg naar het recent aangelegde natuurspeelbos Zuilen. Het is onbegrijpelijk dat er haaks op dit wandelpad een fietsroute en een brug zouden moeten komen. Deze leiden namelijk tot een significante toename van de fiets- / scooterverkeerdrukte in het park, terwijl het park nu door wandelaars gebruikt wordt vanwege de rust en het uitzicht. Nogmaals: in dit stuk van het park komt nu helemaal geen fietsverkeer. Daarbij tasten de aanleg van een fietsroute en een brug door het park en over de Vecht het zicht op de Vecht aan. Vanaf het wandelpad kan ik nu,	

	lopend vanaf de Marnixbrug richting Oud-Zuilen, helemaal over de Vecht kijken tot aan de bocht bij het jachthaventje. De openheid van de Vecht zou doorbroken worden door de aanleg van een brug over de Vecht. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die nu eveneens ter inspraak voorligt, is aangegeven dat Zuilen een wijk is met weinig groen. Vanuit dat oogpunt is het onbegrijpelijk dat er is voorgenomen om juist door een zeer groen en voor recreatie veelgebruikt stuk een drukgebruikt fietspad en een fietsbrug zijn (Verkeers-)veiligheid: Een doorgaande fietsroute en een brug over de Vecht leiden tot een aantal kanttekeningen inzake infrastructuur en verkeersveiligheid. Er is veel recreatievaart op de Vecht en dit wordt alleen maar meer. Een deel van deze vaartuigen zijn hoog en breed. Er blijkt uit de plannen niet wat voor een soort brug er zou moeten komen, maar dit kan alleen maar een beweegbare (met noodzakelijke bemensing) of een hoge brug zijn. Het eerste leidt tot noodzakelijke personele investeringen en een obstakel in de Vecht voor recreatievaartuigen. Het tweede leidt, vanwege een noodzakelijke langere aanloop, tot extra verstoring van het landschap en aantasting van het Niftarlakepark. Bij een hoge brug ontstaat tevens een verslechterd uitzicht en een verminderde lichtinval voor de woonboten aan de kant van Overvecht. Een brug leidt er tevens toe dat deze in de zomer als duikplank gebruikt gaat worden met alle risico's van dien. Er wordt op de plek waar de brug zou komen te liggen veel gezwommen in de zomer en nu springen er elke zomer al jongens van de J.M. Muinck de Keizerbrug. Er onstaat door de aanleg van een doorgaande fietsroute met een brug een verkeersonveilige situatie aan beide kanten van de Vecht. Zoals ik heb aangegeven, loopt er aan de Zuilense kant een wandel-pad direct evenwijdig aan de Vecht. De fietsers zullen gelijkvoers (met lage brug) of hoog (met hoge brug) kruisen en / of het wandelpad langs de Vecht als verlengd fietspad gaan gebruiken. Aan de kant van Overvecht ontstaat het zelfde probleem van kruisen, maar dan met een al bestaande hoofdfiets-route die heel veel door fietsers, sportfietsers, hardlopers en wandelaars wordt gebruikt. En soms door auto's die bestemmingsverkeer zijn. Dit levert eveneens grote verkeersveiligheidsrisico's op. Infrastructuur: Hierboven is al aangegeven dat er bij het voornemen een doorgaande fietsroute vanuit Leidsche Rijn naar Overvecht aan te leggen weinig rekening gehouden lijkt te	

	zijn met de lokale omstandigheden. Het voornemen is nu om vanuit de Zwanenvechtlaan een fietspad door te trekken naar de Vecht en dan met een fietsbrug erover. Maar, dit is überhaupt niet mogelijk omdat de Zwanenvechtlaan dood loopt in een hofje met parkeerplaatsen en huizen. Er is dus vanaf de Zwanenvechtlaan geen doorgang naar het Niftarlakepark of de Vecht, terwijl die directe doorgang wel de gedachte lijkt achter de nu voorgenomen en ingetekende locatie voor een fietsbrug. De Zwanenvechtlaan zelf is ook niet de meest verkeerveilige weg om een doorgaande fietsroute over aan te leggen, gezien de in- en uitparkerende en dubbelparkerende auto's bij winkelcentrum Rokade. De Zwanenvechtlaan loopt dus in ieder geval uit op een hofje, zonder doorgang naar de Vecht. Het is daarmee de vraag of een doorgaande fietsroute over die laan met een fietsbrug op de ingetekende locatie het meest logische is. Recent is veel geinvesteerd in het mooier maken van het Niftarlakepark met daarbij ook de aanleg van een nieuwe fietsbrug langs het natuurspeelbos Zuilen en de scouting Zuilen. Deze fietsbrug (die evenwijdig loopt aan de Vecht) leidt tot een goed begaanbaar doorgaand fietspad naar de J.M. de Muinck de Keizerbrug en roept dus de vraag op of een extra fietsbrug over de Vecht nodig is. Het zou misschien logischer en wenselijker zijn om geld dat beschikbaar is voor de fietsinfrastructuur te investeren in verbetering van het gebruik door fietsers van de J.M. Muinck de Keizer brug en de Marnixbrug. Ik heb ook veel gelezen over de gevraagde verneteringen aan de Demkabrug. Het lijkt mij voor een goede verbinding Leidsche Rijn – Overvecht noodzakelijker om in deze brug te investeren, omdat veel fietsers deze brug nu niet willen of durven gebruuiken. Verzoek heroverwegen nut en noodzaak en locatie fietsbrug en betrekken omwonenden: Ik verzoek u op basis van bovenstaande het nut en noodzaak van een fietsbrug over de Vecht te heroverwegen. Er zijn namelijk al twee bruggen die Zuilen (c.q. Ondiep) en Overvecht met elkaar verbinden op ongeveer anderhalve kilometer van elkaar. Daarnaast verzoek ik u, indien een fietsbrug volgens uw college toch noodzakelijk blijkt, de ingetekende locatie om alle bovengenoemde bezwaren te heroverwegen. Ik verzoek u tevens om in de vervolgtrajecten over een eventuele fietsbrug over de Vecht in een vroeg stadium intensief contact te onderhouden met omwonenden. Nu heb ik het plan om in het park voor mijn woning een drukke fietsroute aan te leggen met een brug over de Vecht moeten vernemen uit de media (RTV Utrecht) en via	

	abstracte plannen die eigenlijk op hoofdlijnen een beleid over iets anders uiteen zetten.	
93	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 62. Samen met medebewoners van de Vechtdijk en omgeving is onderstaande mail opgesteld waar ook wij achterstaan: NB. De brug komt precies op een plek ter hoogte van een kromming in de Vecht waar nu duidelijk de loop zo mooi te zien is. Deze brug heeft dan o.i. een zeer verstorend effect in het landschap.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
94	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
95	Het Mobiliteitsplan 2040 is richtinggevend voor mobiliteit en verkeer in de stad Utrecht. De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) als onderdeel van de Ring Utrecht is een belangrijke schakel in de visie dat autoverkeer zo lang mogelijk rond de stad moet rijden, alvorens 'in te prikken' naar de wijk van bestemming. DROOM (De Randweg Overvecht Op Maat) volgt al 10 jaar de planstudie NRU en de kerngroepleden maken deel uit van de adviesgroep voor de planstudie. DROOM zet zich in om de bewoners te betrekken bij de planstudie en blijven ervoor pleiten dat de aanpassingen van de NRU ook een verbetering worden voor de leefbaarheid van Overvecht. Onderstaande inspraakreactie van de kerngroep is voorafgaand aan het insturen verspreid naar de achterban (ruim 200 e-mailadressen) en hun is gevraagd in te stemmen met de inhoud van de reactie. Onderstaande inspraakreactie is daarmee een reactie van een grote groep betrokken bewoners uit Overvecht. **Algemeen** **1.** De ambitie van de gemeente is gezond stedelijk leven voor iedereen en daar moeten de uitgangspunten van het mobiliteitsplan aan bijdragen. Voor de NRU wordt uitgegaan van drie ongelijkvloerse kruisingen en een halve aansluiting van de	Inpassings- en tracékeuzes maken we niet met dit mobiliteitsplan, zie ook paragraaf 2.1. Echter, we willen met dit mobiliteitsplan wel benadrukken dat de NRU een belangrijke functie in het mobiliteitsnetwerk heeft. Daarom nemen we in

	Moldaudreef. Dit staat niet zo expliciet in het mobiliteitsplan. Op dit moment is het echter zeer onwaarschijnlijk dat de opwaardering zo uitgevoerd gaat worden vanwege onvoldoende middelen. Er wordt door de gemeente gewerkt aan twee sporen voor de NRU: a) meer geld verwerven en b) met veel minder geld (hoeveel is nog onduidelijk) de NRU aanpassen waarbij het plan van ongelijkvloerse kruisingen van de baan is. Gezien de lange doorlooptijd van dergelijke grootschalige plannen en het financieel tekort is het onwaarschijnlijk dat de NRU in 2040 uitgevoerd zal zijn conform het oorspronkelijk plan (conform goedgekeurd Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp). In het mobiliteitsplan ontbreekt daarom een meer realistische visie op een NRU zonder ongelijkvloerse kruisingen. Welke impact heeft dit op de mobiliteit in de stad Utrecht en op de leefbaarheid in Overvecht? Het risico is in dit scenario o.a. dat de filedruk op de NRU enorm zal toenemen, er meer sluipverkeer komt in de wijk en daarmee de leefbaarheid in Overvecht verslechtert. **2.** In het ontwerpbestemmingsplan Noordelijke Randweg Utrecht (met identificatiecode NL.IMRO.0344.BPNOORDELRANDWEG-ON01) deelrapport 9 verkeer staan kaarten met de verwachting voertuigen per etmaal in 2030 autonoom en met een aangepaste NRU. De aantallen voertuigen per etmaal op stedelijke verbindingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef in Overvecht gaan aanzienlijk toenemen als de NRU wordt opgewaardeerd. Vergeleken met de referentiesituatie in 2030 zal het verkeer bij een opgewaardeerde weg op de Franciscusdreef toenemen met 28%, op de Einsteindreef met 44% en op de Darwindreef met 11-15%. Dit komt niet overeen met de kaart op pagina 160 in het mobiliteitplan. Daarin wordt de verandering drukte autoverkeer getoond, maar daar is die toename op de genoemde stedelijke verbindingswegen niet gevisualiseerd. Die kaart is derhalve misleidend. **3.** In het plan wordt uitgegaan van doseren voor de Ring Utrecht zodat er het aantal voertuigen rijdt dat past bij de capaciteit van de weg. Op dit moment is het aantal voertuigen op de NRU al meer dan de weg aankan en is er filevorming. Daarom pleit DROOM ervoor om dit middel met voorrang in te zetten voor de NRU. Vanaf de A2 kan op de Zuilense Ring worden gedoseerd en vanaf de A27 voor het Robert Kochplein.	het mobiliteitsplan een tekst op met functionele eisen aan de NRU. Zie paragraaf 2.8.2 Wij onderzoeken komende periode welke (alternatieve) oplossingen er mogelijk zijn om aan de gestelde eisen te voldoen. De impact van de oplossing op de mobiliteit in de stad en de leefbaarheid in Overvecht zijn voor ons daarbij belangrijke beoordelingscriteria. De kaart op pagina 160 geeft een indicatie van het effect van het mobiliteitsplan op de drukte van het autonetwerk in 2040. Deze kaart is derhalve niet geschikt om te vergelijken met ‘project’-kaarten met een referentie 2030. Dit type maatregel zullen we eerst in samenspraak met andere wegbeheerders verder moeten uitwerken.

	4. De dosering voor de Leidse Rijntunnel zorgt ervoor dat automobilisten niet via de Ring rijden, maar toch binnen de Ring van noord naar zuid en vice versa rijden. Dit is ongewenst vanwege de toename van verkeer o.a. ook op de Einsteindreef en de Westelijke Stadsboulevard. De gemeente moet zich inzetten bij het Rijk voor een verbetering van het veiligheidssysteem in de Leidse Rijntunnel, zodat de tunneldosering (circa 200 keer per maand) geen belemmering is om die route te nemen en daarmee het mobiliteitsplan haalbaar wordt en problemen op o.a. de NRU niet tot onaanvaardbare proporties toenemen. **5.** Stel dat de Westelijke Stadsboulevard wordt uitgevoerd, de dosering voor de Leidse Rijntunnel niet wordt aangepakt en de NRU minimaal wordt aangepakt, wat betekent dit dan voor de verkeersdruk op de NRU, de stedelijke verbindingswegen en het (sluip)verkeer in de wijk? En zal de Westelijke Stadsboulevard dan voldoen aan de verwachtingen? **6.** De Westelijke Stadsboulevard wordt nieuw ingericht en ook daar wordt het verkeer gedoseerd. Aanvankelijk was het plan om te 'bufferen' op de Einsteindreef. Na inspanning van DROOM is een motie aangenomen door de gemeenteraad en een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van deze maatregel voor Overvecht. Nu blijkt uit de rekenmodellen dat bufferen leidt tot ongewenste effecten en sluipverkeer in Overvecht, Zuilen en Ondiep. In het mobiliteitsplan staat een hoofdstuk Monitoring en evaluatie (hoofdstuk 11). Wij missen vervolgens welke opties dan beschikbaar zijn om eventuele problemen dan alsnog op te lossen. Met andere woorden het is volkomen onduidelijk of monitoren wel uitzicht biedt op een opvolgend handelingsperspectief. Wij pleiten ervoor om juist vooraf beter te rekenen. Zoals blijkt uit de genoemde (aanvullende) studie is dat noodzakelijk om inzicht te krijgen in de effecten van maatregelen. Niet rijk rekenen maar vooraf berekenen en financiële verspilling door aanvullende herstelmaatregelen voorkomen. Vooraf dient met de meest recente verkeersmodellen inzicht te worden gekregen in: **a.** De effecten op een ruim gebied rondom het gebied van een planstudie voor herinrichting verkeer. Als voorbeeld: ook de herinrichting van de Kardinaal de	Wij blijven ons hiertoe inzetten. Deze vragen onderzoeken wij komende periode in de (planuitwerking van de) projecten WSB en NRU. De toekomst laat zich niet exact voorspellen. Voor het mobiliteitsplan 2040 is het niet werkbaar om voor alle mogelijke scenario`s handelingsperspectieven te ontwikkelen. Bij projecten maken wij waar nuttig altijd modelberekeningen om de effecten van het project op voorhand zo goed mogelijk inzichtelijk te maken.

	Jongweg naar een Stadsboulevard kan van invloed zijn op (stedelijke) verbindingswegen naar de NRU. **b.** De effecten van plannen die weliswaar nog niet zijn vastgesteld, maar wel in een initiatieffase zitten. Meestal worden alleen de vastgestelde plannen meegenomen in de verkeersberekeningen. Dit moet anders en ook voornemens zoals herinrichting elders, stedelijke bouwplannen of de ambitie om te gaan verdichten moeten worden meegenomen in de berekeningen. Het mobiliteitsplan is een afgeleide van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), waarin ook voor Overvecht ambities zijn voor verdichten. Zo zal het gebied rondom het station Overvecht verstedelijkt worden (en zone A gebied worden). Als daar nu al denkrichtingen liggen, dan dient daar ook nu al mee gerekend te worden. **7.** 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. **8.** Bij de opwaardering van de NRU zal de fietsstructuur langs de NRU veranderen. De Gageldijk wordt een belangrijke fietsroute en aan de Overvecht zijde zal op grote delen het fietspad worden verlegd. Het mobiliteitsplan gaat uit van een aantal fietsoversteken tussen de wijk en de Gageldijk en het Noorderpark. Ten aanzien van het fietsnetwerk zijn de tekortkomingen in het mobiliteitsplan: **a.** Er wordt ervan uitgegaan dat snelle fietsers hun snelheid in de stad zullen aanpassen. Wij gaan niet uit van dit gedrag en voorzien dat de snelle fietsers de nieuwe zogenoemde 'verkeershufters' gaan worden waardoor er onveilige situaties ontstaan voor ander langzaam verkeer. Er is een fietsnetwerk nodig dat voorziet in een differentiatie van snelheden fietsers. Zoals ook in de wegenstructuur een differentiatie is voor verschillende snelheden voor wegen, zo is dat ook nodig voor de fietsstructuur. **b.** 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	Eens en dat doen wij ook. Er is (op dit moment) geen sprake van verdichting rondom station Overvecht, waarbij bewoners op afstand aan de NRU moeten parkeren. Net als u vinden we het van belang dat P+B locaties goed en veilig per fiets te bereiken te zijn. Zie paragraaf 2.6. Zie paragraaf 2.6.4 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. Speed pedelecs en andere snelle fietsen moeten zich

	aangrenzende gemeenten (Westbroek, Maarssen en Groenekan). Het is niet wenselijk dat er een snelfietsroute door park De Gagel gaat lopen. **c.** In Overvecht lopen veel fietsroutes door en langs het groen. Het fietsnetwerk voldoet op veel punten niet aan de gewenste maaswijdte van 400m. 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. **d.** 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. **9.** De NRU wordt waarschijnlijk de komende 20 jaar in beperkte mate aangepast. Grote budgetten zijn opgevoerd voor de Westelijke Stadsboulevard (ruim 30 miljoen) en het Westplein (50 miljoen). In vergelijking daarmee zijn we teleurgesteld dat de gemeente zo weinig over heeft voor een goede herinrichting van de NRU en daarmee de leefbaarheid van Overvechters. **10.** Aangegeven wordt dat er intercitytreinen gaan stoppen op station Overvecht. Dit zou de druk op het Centraal Station moeten verminderen. **a.** Bij navraag blijkt dit alleen te gaan om intercity treinen naar Hilversum (die er niet zijn). Dit is op zijn minst onzorgvuldig. De beperkte informatie in het mobiliteitsplan en de onduidelijke kaarten geven weinig vertrouwen in de haalbaarheid van dit mobiliteitsplan. **b.** Een andere opmerking in relatie met dit idee is dat er rond het station Overvecht een goede combinatie met parkeren en reizen nauwelijks inpasbaar is tenzij met grote impact op de groenzones die hier aanliggend zijn. Behalve dat dit leidt tot een toename van autoverkeer, is het niet verenigbaar met de ambitie om de leefbaarheid van wijken te verbeteren. **11.** Het mobiliteitsplan is een beleidskader voor toekomstige herinrichting van wegen. We constateren dat het ontbreekt aan een wijkaanpak met integrale aansturing en een programmabeheersing. Omdat naar verwachting de komende 20 jaar veel wordt	in Utrecht als “gewone” fietser gedragen en zich aan de maximumsnelheid van 30 km/u houden. Zie ook paragraaf 2.6.6 Met dit mobiliteitsplan stellen wij niet de projectbudgetten vast, zie ook paragraaf 2.1 Zie paragraaf 2.7.1 Zie paragraaf 2.1

	aangepakt in de wijk Overvecht, pleiten wij voor een centrale aansturing, waarin alle voornemens en plannen op elkaar afgestemd worden, waardoor de infrastructuur in de wijk (inmiddels rommelig geworden door de vele deelplannen) beter wordt en er tevens door o.a. 'werk met werk' maken - door slim combineren en handig plannen - gemeenschapsgeld wordt bespaard en er ook minder hinder zal zijn voor de bewoners en weggebruikers.	
96	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. Bij deze wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Deze mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan zal leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route Erzijestraat-W.A.Vultostraat- Briljantlaan. Er ontbreekt alleen plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route en dat zie ik graag tegemoet. Ik hoop graag van u te horen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
97	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 62. Tot slot wil ik u naast het bovenstaande ook vertellen dat het inmiddels ruim 2 jaar geleden een bewuste keuze van mii was om wel in de stad te bliiven wonen, maar dan op deze bijzondere plek met meer meer rust, meer groen om me heen en meer verbinding met de natuur dan aan de rand van de binnenstad waar ik eerst woonde. En bovenal met een supermooi uitzicht waar ik als een blok voor viel! De aanleg van de Vechtbrug zou dit uitzicht verpesten, de natuur van beide parken aantasten en de rust een stuk verminderen door de toegenomen drukte op de brug en de Vechtdijk. Kortom, mijn woongenot zou een stuk verminderen en de waarde van mijn woonark ook. We hebben 2 goede bruggen op acceptabele afstand van elkaar en de voorzieningen zijn ook prima in orde. Steek het geld vooral in andere projecten die meer bijdragen aan het gemak en de doorstroom van fietsers en wandelaars in Utrecht. Bezint eer ge begint!	Zie 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

98	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
99	Met interesse heeft de ANWB kennis genomen van uw Mobiliteitsplan 2040 waarin u Utrecht op basis van 5 stappen aantrekkelijk en bereikbaar wil houden voor de toekomst. Het uitgebreide visiedocument schetst een stad waarin via een mobiliteitstransitie kwalitatief en kwantitatief meer ruimte ontstaat voor een groeiend aantal inwoners door voorrang te verlenen aan schonere en duurzamere manieren van vervoer zoals lopen, fietsen en OV. Tegelijkertijd wilt u het autoverkeer in de stad niet verder laten toenemen en het aantal parkeerplaatsen terugbrengen. Dit alles op basis van het concept van een 'inclusieve' stad zodat voorzieningen voor iedereen toegankelijk blijven. De ANWB heeft via deze reactie niet de behoefte om in detail in te gaan op het document. Veel is nog niet helder of onderbouwd met feitelijke data op basis waarvan duidelijke keuzes gemaakt moeten en kunnen worden. Daarom beperken we ons tot een aantal beschouwingen die wij essentieel vinden in de verdere uitwerking van uw Mobiliteitsplan 2040 in projecten en uitvoeringsprogramma's. Op basis van bovenstaande wil de ANWB u graag een aantal zaken meegeven welke de ANWB van groot belang vindt als het gaat om (stedelijke) mobiliteit en die van directe invloed zijn op de met het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht beoogde transitie. De ANWB heeft namelijk als missie om het voor iedereen mogelijk te maken om zorgeloos en met plezier onderweg te gaan. Nu en in de toekomst. Dit vertaalt zich onder andere naar een triple zero ambitie op de thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid: 0 verkeersdoden, 0 files en 0 uitstoot. Inclusieve mobiliteit vormt hierbij voor de ANWB de rode draad. <u>De missie en de thema's van de ANWB zijn in de basis ook de leidraad van uw Mobiliteitsplan 2040. In deze lange termijn visie ontbreekt het echter nog aan fasering en volgordelijkheid van uitwerking, onderlinge samenhang tussen de thema's en ter zake doende, feitelijke data. Als data onvolledig zijn of onvoldoende onderbouwd zijn, u wel ongewenste auto's buiten de stad wilt houden en niet eerst de juiste randvoorwaarden creëert, dan is de ANWB van mening dat de mobiliteitstransitie</u>	Goed te horen dat uw missie en de onze aanpak in de basis overeenkomen. Wij zijn met u eens dat deze samenhang en volgordelijkheid van belang zijn. Met dit mobiliteitsplan beschrijven we een samenhangende aanpak van 5 stappen, die als kader dient voor

	vastloopt, met alle gevolgen voor de (inclusieve) mobiliteit, de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad Utrecht. Denk hierbij ook aan thema's als milieuzones, de relatie met het ommeland en de toegang tot de stad, het betalen naar gebruik en de parkeermogelijkheden voor bezoekers en inwoners. De ANWB staat in deze opvatting niet alleen. Om de kansen en uitdagingen op het gebied van de mobiliteit van de toekomst aan te pakken, hebben 25 partijen, waaronder de ANWB, de handen ineengeslagen in de Mobiliteitsalliantie en samen een Deltaplan mobiliteit opgesteld. De Mobiliteitsalliantie wil ervoor zorgen dat iedereen in Nederland zich vrij kan verplaatsen en zich niet beperkt voelt in persoonlijke mobiliteit (geen mobiliteitsarmoede). Inclusiviteit, duurzaamheid en veiligheid worden door de Mobiliteitsalliantie beschouwd als belangrijke en onlosmakelijke 'randvoorwaarden' voor een gezond mobiliteitssysteem. Dit is ook de reden waarom de ANWB mede-ondertekenaar is van het Deltaplan en de daarin beschreven koers onderschrijft. Een koers die van grote meerwaarde kan zijn voor uw Mobiliteitsplan 2040. Belangrijke thema's waar de ANWB bij u aandacht voor vraagt en dieper op in wil gaan, zijn Hub's, MaaS en Betalen naar Gebruik. Voor wat betreft het realiseren van Hub's moet er voldoende variëteit zijn in het aanbod van mobiliteitsdiensten en modaliteiten, met aangepaste voertuigen, specifiek vervoer en zorgvervoer. Toegankelijkheid van Hub's voor mensen met een (fysieke) beperking is voor wat de ANWB betreft een ontwerpeis. Aanvullende diensten en een aantrekkelijke omgeving zijn daarbij essentieel om succesvol te zijn. Bij de interface MaaS moeten diensten 'self explaining' zijn en pleit de ANWB voor een landelijke uniforme aanpak die zorgt voor een zeer gebruiksvriendelijke service zodat ook gebruikers met een beperkte opleiding of laaggeletterdheid geen extra drempel van het gebruik ervaren. Daarnaast is aandacht nodig voor auditieve en visuele informatie voor gebruikers met een fysieke (zintuigelijke) beperking of kennisachterstand. Zorg ervoor dat bij ketenverplaatsingen de verschillende modaliteiten naadloos op elkaar aansluiten, juist ook voor mensen met een beperking die specifieke voorzieningen nodig hebben. De ANWB stimuleert daarnaast	de uitwerking. Ook monitoring en (bij) sturing zijn een belangrijk onderdeel van deze aanpak. Zie ook paragraaf 2.1 Status van het plan en paragraaf 2.14 Programmeren Wij zien grote overeenkomsten tussen uw Deltaplan en ons mobiliteitsplan. Hier zijn wij het van harte mee eens, zie ook hoofdstuk 6.5 Multimodale reis van het mobiliteitsplan. Hier zijn wij het van harte mee eens, zie ook Mobility as a service in het mobiliteitsplan.

	deelgebruik, maar dat moet niet ten kostte gaan van de keuzevrijheid: verleiden is goed, dwang niet. Bij Betalen naar Gebruik moet rekening gehouden worden met de lage inkomensgroepen die vaak met oudere voertuigen rijden. En het is nodig om een aangepaste, lage tarifering voor gehandicaptenvoertuigen vast te houden. Daarbij mogen de kosten voor mobiliteit niet ongebreideld stijgen zodat mobiliteit voor iedereen bereikbaar en betaalbaar blijft. De ANWB is er geen voorstander van als steden aparte manieren van beprijzen gaan invoeren. Het Rijk voert immers ook onderzoek uit naar beprijzen. Afsluitend doet de ANWB het aanbod en de oproep om de kennis en ervaring van de ANWB te gebruiken voor een verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040 naar concrete projecten en uitvoeringsprogramma's. De jarenlang opgebouwde kennis en ervaring binnen de ANWB kunnen een bijdrage leveren aan de totstandkoming van de mobiliteitstransitie in en om Utrecht. Daarbij kunt u denken aan data en methodieken zoals Verkeer in de Stad, maar ook aan onze visie Stedelijke Mobiliteit en onze toekomstvisie op het hoofdwegennet waarin grote steden als Utrecht een belangrijke rol spelen als het gaat om mobiliteit in Nederland. Alleen door middel van de(r)gelijke participatie kan de stad Utrecht zicht voorbereiden op een gezonde mobiliteitstoekomst in al haar facetten.	Wij hebben dezelfde aandachtspunten bij Beprijzen en nemen deze mee in ons onderzoek. In U Ned-verband met regiogemeenten, provincie en Rijk onderzoeken we hoe dit instrument vormgegeven kan worden. De bijdrage aan de doelen van dit mobiliteitsplan is daarbij een belangrijk gemeentelijk criterium. Daar maken wij graag gebruik van.
100	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
101	Onlangs kregen wij bericht over het autovrij maken van het ledig erf. We konden voor verschillende opties kiezen. Het liefst hebben wij geen van de opties, wat u niet zal verbazen als u het adres onderaan deze mail leest. Alle opties zullen namelijk leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route van briljantlaan naar t goylaan. De luchtkwaliteit en veiligheid is nu al in het geding, laat staan als het verkeer nog verder toeneemt. Ik maak mij zorgen over de longen en de bewegingsvrijheid van mijn kinderen. Ik zie een aanvullend plan ter bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op de briljantlaan - w.a. vultostraat - constant erzeijstraat dan ook graag tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

102	Ik wil reageren op het mobiliteitsplan utrecht 2040 specifiek het punt netwerken op orde. Het plan is om een tramlijn door of langs de groene lijn (park) in Lunetten aan te leggen richting USP. **Ik ben tegen de aanleg van deze lijn door het groen van Lunetten.** De gemeente heeft aangegeven het groen te willen behouden, dus het is een inbreuk op wat is afgesproken. Lunetten heeft al veel last van het verkeer in de omliggende snelwegen, dus het groen behouden is essentieel als buffer. Ik stel voor om de tramlijn naast de snelweg aan te leggen **niet door Lunetten** dus ook niet en **zeker niet over de Stelviobaan** zoals in sommige alternatieven worden aangegeven.	Zie paragraaf 2.1 Status van lijnen en paragraaf 2.7.2 Wielverbinding Lunetten.
103	Met verbazing hebben wij het mobiliteitsplan 2040 gelezen, met name rondom het autoluw maken van het ledig erf. Nu zijn wij niet tegen het verminderen van onnodig verkeer in de stad, integendeel. De plannen zijn echter heel nauw gemaakt, zonder naar de extreem nadelige effecten qua leefbaarheid, luchtkwaliteit en gezondheid op andere plekken te kijken. Wij wonen op de Constant Erzeijstraat. Net als bij het vergroenen van t Goylaan, zal de verkeersdrukte nog meer toenemen in onze straat. In bijna alle alternatieven die zijn gepresenteerd is dit het geval. De luchtkwaliteit is nu al slechter dan de wettelijke norm. Verdere verslechtering leidt tot onacceptabele effecten in onze straat. Geluidsoverlast als gevolg van toenemend verkeer (waaronder vrachtwagens) en afnemende verkeersveiligheid rondom de basisschool st Jan de Doper zijn; de nadelige effecten zijn buiten proporties. De plannen zoals nu zijn gepresenteerd, komen op geen enkele manier overheen met het doel waarom vergroening en autoluw maken van de stad. Wij zouden graag zien dat in de plannen de Constant Erzeijstraat, met name op het gebied van leefbaarheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit en veiligheid wordt meegenomen. Wij vernemen graag uw reactie.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

104	Hierbij wil ik reageren op het Mobiliteitsplan 2040. Er worden nieuwe plannen gepresenteerd voor o.a. t Goylaan en de Zuidpoort, maar door alle wijzigingen gaat er enorm veel meer verkeer door Hoograven (WA Vultostraat) komen. Er is daarbij geen plan gemaakt om de leefbaarheid en veiligheid ook in Hoograven te vergroten, het lijkt er eerder op dat de plannen zorgen voor veel verkeersdrukte, luchtkwaliteit en onveilige situaties. Daarom wil ik, net als mijn mede bewoners van de wijk, dat er een plan komt om de leefbaarheid rondom de Constant Erzeijstraat - WA Vultostraat - Briljantlaan te bevorderen. Ik zie een dergelijk rapport graag tegemoet. Wij maken ons er namelijk erg zorgen over dat wij de rekening gepresenteerd krijgen van het autoluw maken van andere delen van de stad!	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
105	Ik heb lang nagedacht of ik u hierover wilde mailen, maar ik voel mij genoodzaakt om mijn bezorgdheid over het mobiliteitsplan 2040 te uiten. Laat ik voorop stellen dat het plan an sich een heel goed idee is. Helaas valt mijn wijk buiten de boot en zitten we tussen gebieden in waar autoluwe regels zullen gelden. Daardoor zal het verkeer bij ons erg toenemen. We hebben nu al iedere dag last van geluidsoverlast, zien/horen zeker iedere week een (bijna-)ongeluk op het kruispunt bij het Smaragdplein, en kan ik me niet voorstellen dat de luchtkwaliteit erop vooruit gaat als er nóg meer verkeer door onze straat raast. Ik mis een plan waarin ook de lange weg tussen Vaartsche Rijn en de ‘tGoylaan wordt meegenomen. Ik zie een dergelijk plan ook voor deze straat waaraan ik woon tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
106	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 102. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.1 Status van lijnen en paragraaf 2.7.2 Wielverbinding Lunetten.
107	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 30. Ook het afsluiten van de Jutfaseweg voor autoverkeer draagt hier in negatieve zin aan bij.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
108	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 30.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	De luchtkwaliteit en geluidseffecten zijn nu al slecht en dit zal zeker verder verslechteren als deze route de verkeersdrukte moet opvangen tussen het Tolsteeg en ‘t Goylaan.	
109	Mijn naam is ….en hierbij stuur ik u mijn inspraakreactie op het Mobiliteitsplan 2040 en de daarin opgenomen Vechtbrug. Ik verzoek u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen, ik heb hiervoor de volgende argumenten: - Het lijkt me niet de bedoeling om woonboten te verwijderen en daarmee behuizing van mensen, terwijl er woningnood heerst. Ik vrees dat mijn prachtige ark plaats moet maken en waar moet ik dan wonen?; - De Vechtbrug zal nauwelijks bijdragen aan snellere fietsverbindingen omdat er vlakbij al 2 bruggen zijn, die heel goed voldoen naar mijn idee; - Bovendien worden er 2 lastige buurten, Zuilen en Overvecht, met elkaar verbonden met de nodige risico’s daarbij. Denk daarbij aan overlast van verschillende groepen die rivaliseren met elkaar en de brug wellicht als ontmoetingsplek gaan gebruiken. Wat aan beide kanten van de brug de recreatieve functie wellicht niet bevorderd.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
110	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 35. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 35. De stikstofwaarde met een toegestane concentratie van 40 microgram / m3 wordt op deze route al aanzienlijk overschreden.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
111	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 30. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 30. toename verkeersonveiligheid; er wordt nu al erg hard gereden in de straat, de maximum snelheid van 50 km wordt continu overschreden (wellicht een optie tot 30km? met drempels?)	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	Verdere afname luchtkwaliteit; In 2019 is er een meting geweest in de Constant Erzeijstraat waarbij de stikstofwaarde 76 microgram/m3 was, terwijl de grenswaarde voor stikstof 40 microgram/m3 is. Vraag die hierbij direct oprijst, wat wordt hier binnen het beleid aan gedaan om de luchtkwaliteit terug te brengen naar de maximale grenswaarde?	
112	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
113	*De meegestuurde foto's bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Hierbij maken ondergetekenden bezwaar tegen de aanleg van een brug over de Vecht, ter hoogte van het Zwanenbergplantsoen, in de plannen genaamd de *Vechtbrug*. Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst. In het mobiliteitsplan 2040 staan o.a. plannen voor het ontrollen van een (snel)fietswegennet over de stad Utrecht. Wij begrijpen dat de gemeente vooruitloopt op de ontwikkelingen van de stad. Wij hebben als betrokken buurtbewoner ingezoomd op de plannen voor een extra brug over de Vecht ter hoogte het Zwanenbergplantsoen, in de plannen *Vechtbrug* genoemd. Naast de vele onduidelijkheden die het mobiliteitsplan bij ons achterlaten, hebben deze plannen ons ernstig geschokt en bekijken we dit vol verdriet, bezorgdheid en ontzetting. Graag brengen dan ook wij onze bezwaren naar voren en tevens onze vragen die wij graag beantwoord willen zien en waarvan wij hopen en verwachten dat deze bijdragen tot een goede de besluitvorming. Het uiteindelijke resultaat kan ons inziens niet anders zijn dan dat de gemeente haar plan voor deze oeververbinding(en) terugtrekt. Wij verzoeken de gemeente dan ook dringend af te zien van het aanleggen van de verbinding om diverse, elkaar soms overlappende redenen die wij hierna in willekeurige volgorde uiteenzetten: 1) De overbodigheid 2) Het sociale aspect	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	3) De uitvoering en uitvoerbaarheid 4) De cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en het Vechtzoompark 5) Het historische karakter van het water 1) De overbodigheid van een extra brug over de Vecht De Vechtdijk en een gedeelte van het Zandpad, liggend tussen de Marnix- en de J.M. de Muinck Keizerbrug is 1,6 kilometer lang. Deze bestaande bruggen leveren een goede doorrijmogelijkheid voor fietsers, voor nu en in de toekomst. En extra brug hiertussen is niet nodig. De afstand tussen de J.M. de Muinck Keizerbrug en de geplande nieuwe brug bedraagt ongeveer een halve(!) kilometer. Wat gewonnen zou worden kwa reistijd met deze bedachte brug blijkt gering: slechts een minimale winst voor wat schaakbuurtbewoners. De extra brug sluit ook niet aan op doorstroomroutes, anders dan de genoemde bestaande bruggen. Gebleken is zelfs dat de rest van fietsend Utrecht sneller is via de bestaande bruggen. De nieuw bedachte verbinding over de Vecht vormt dus een veel minder belangrijke schakel in het stedelijke en regionale netwerk dan in het mobiliteitsplan wordt voorgesteld. De beraamde kosten bedragen 4 miljoen euro. Met het oog op de geringe voordelen en de vele nadelen die wij hieronder schetsen, vinden wij dit een misplaatste investering die beter kan worden aangewend voor het tegengaan van overlast door de Noordelijke Rondweg. 2) Het sociale aspect De Vechtdijk vormt de oudste woonkern van Overvecht. De Vechtdijk is een buurt op zich. Het is prettig wonen in deze rustige en groene oase in de stad. De tevredenheid is groot, er zijn weinig wisselingen van bewoners. De bewoners hebben onderling nauw contact en kennen elkaar. Er zijn buurtborrels en buurtapps en we houden een oogje op elkaars woningen en tuinen. Onze buurt houden wij graag intact en willen dat geen van onze medebewoners uit ons midden wordt gehaald. Zeker niet om plaats te maken voor een overbodige oeververbinding. Ook willen wij niet dat onze buurt doorsneden wordt door een brug en de eventuele op- en afritten ervan.	

	Wandelaars uit de omgeving, waaronder ouderen uit de het Huis aan de Vecht en Zuilenstede hebben onze dijk gevonden. Zij zoeken de rust en genieten van het mooie uitzicht en de cultuurhistorie die er te vinden is. We zien helaas dat snelfietsers en racers nu al regelmatig conflicteren met wandelaars. Wij houden ons hart vast als er straks hordes fietser en scooter voorbij komen. De nieuw geplande extra brug is nadelig voor de bewoners van de Vechtdijk zoals wij hieronder verder aangeven. A) Volgens beraming zal dit nu nog relatief rustige gebied straks met de eventuele brugaanleg worden overspoeld met 5000 fietsbewegingen per dag. De te verwachte fietsdrukte verhoudt zich niet met het landelijke karakter en de sociale en culturele context van de Vechtdijk. Dan is het gedaan met onze rust en neemt de onveiligheid voor de bewoners en de wandelaars op de dijk nog verder toe. Vragen: 2A1) Is in de plannen gekeken naar de betekenis van de Vechtdijk als buurt? 2A2) Zo nee, waarom niet en wat gaat de gemeente hieraan doen en wanneer? 2A3) Zo ja, waaruit blijkt dat en welke aspecten zijn hierin meegewogen? 2A4) Is er gekeken naar de gevolgen voor wandelaars over de Vechtdijk? 2A5) Zo nee, waarom niet en wat gaat de gemeente hieraan doen en wanneer? 2A6) Zo ja, waaruit blijkt dat en welke aspecten zijn hierin meegewogen? B) Volgens de plannen zouden een of meer woonboten moeten verdwijnen. Het uit onze buurt rukken van bewoners is een traumatische aangelegenheid voor zowel de direct betrokkenen als de achterblijvers. Vragen: 2B1) Welke plannen heeft de gemeente voor de woonboot/boten en de bewoners die eventueel plaats moeten maken voor de brug? 2B2) Moeten ook een of meer huizen weg? En zo ja, welke? En welke plannen heeft de gemeente daar dan voor? 2B3) Wanneer en op welke wijze treedt de gemeente in contact met de direct gedupeerden? 2B4) Hoe denkt de gemeente betrokkenen schadeloos te stellen? 2B5) Zijn de proceskosten in de begroting meegenomen? 2B6) Is in de planning rekening gehouden met de duur van gerechtelijke processen in deze?	

	C) Onze buurt met karakteristieke lintbebouwing zal worden doorsneden. Dit veroorzaakt een aantasting van het buurtgevoel. Vragen: 2C1) Is hier over nagedacht? 2C2) Waaruit blijkt dit? 2C3) Zo nee, op welke wijze zal dit argument worden meegewogen? D) De Vecht ligt tussen twee kwetsbare wijken die te kampen hebben met criminaliteit. En zeker ook met het oog op de ontwikkeling van het Nieuwe Zandpad, waar allerlei vormen van criminaliteit naartoe zullen trekken, zal de situatie alleen maar verslechteren. In het kader van het Nieuwe Zandpad heeft de politie de komst ervan sterk ontraden en al aangegeven de veiligheid door onvoldoende capaciteit en de al bestaande problematiek niet te kunnen garanderen. We kunnen dan ook geen extra vluchtweg gebruiken. Voor kwaadwillenden vormt de extra oeververbinding een gemakkelijke extra uitweg. De brug betekent vermindering van veiligheid voor de Vechtdijk en de omgeving. Vragen: 2D1) Vindt de gemeente dit wenselijk? 2D2) Waaruit blijkt dat? 2D3) Welke voorkomende en beschermende maatregelen denkt de gemeente te bieden? E) En verder over veiligheid gesproken: woonboten zijn kwetsbaar gebleken. Bij het plaatsen van bankjes aan de overkant van het water enige jaren terug, ondervonden de ertegenover gelegen bewoners direct overlast door stenengooiers, gluurders, scheldkanonnades en geluidsoverlast van hangjongeren tot in de late uren. De bankjes zijn om die reden van gemeentewege weggehaald. De aanwezigheid van de geplande extra brug creëert opnieuw direct gevaar voor de ernaast gelegen woonboten en hun bewoners. Het zal worden gebruikt als zwem- en hangplek door jongeren. Dit ondermijnt veilig en plezierig wonen in ernaast gelegen woonboten. Vragen: 2E1) Is in de plannenmakerij ook gedacht aan deze aspecten? 2E2) Zo ja, waaruit blijkt dit? 2E3) Zo nee, wanneer en op welke wijze gaat men dit alsnog doen? 2E4) Hoe denkt de gemeente deze overlast voor te zijn of te bestrijden?	

	Let wel: deze problemen hoeven we niet te laten ontstaan want op korte afstand liggen al twee goede brugverbindingen!!! 3) Uitvoering en de uitvoerbaarheid De Vecht is een mooie rivier en in trek bij watertoeristen. We zien hen in hun schepen voorbijvaren. Wat we ook in toenemende mate zien is de kleinere waterrecreant. Dat zijn de kanoërs, mensen in roeibootjes, zeilbootjes, de zwemmers en de suppers. Zelf genieten we ook op deze wijze van het water. Onduidelijk is welke belemmeringen de extra geplande oeververbinding opwerpt én of doorvaart van zowel de kleinschalige als de grootschalige waterrecreant na aanleg nog wel plezierig en goed mogelijk is. In het *verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen*, de *factsheets*, lezen we dat in verband met de scheepvaart de minimale hoogte 4 meter moet bedragen. Ook lezen we dat de geplande brug beweegbaar zal zijn en een 55 meter lange overspanning zal hebben. Verder lezen we niet hoe deze brug eruit zal zien en hoe e.e.a. geregeld zal worden. Vragen 3A) Hoe gaat deze extra brug eruitzien en waarom is daarvoor gekozen? 3B) Waar zijn de brughoofden gepland? 3C) Uit welk materiaal wordt de brug opgebouwd en waarom is daarvoor gekozen? 3D) Hoe lang duurt de bouw? 3E) Moeten tijdens de bouw woonboten tijdelijk worden verplaatst? Zo ja, waar naar toe? En hoe worden dan voorzieningen getroffen voor het aanmeren, gas, water en elektra? 3F) Wat is het referentiekader voor die 4 meter hoogte? Is dat de oever, het wegdek van de Vechtdijk of de gemiddelde waterstand? 3G) Wordt deze hoogte gehaald juist in geopende toestand (als de scheepvaart wordt doorgelaten)? 3H) En zo ja, wat is dan de hoogte in gesloten toestand (als de fietsers er over kunnen)? 3I) Wat is dan de minimale doorvaarthoogte? 3J) Wie gaat deze beweegbare brug bedienen en wat zijn de openingstijden? 3K) Is rekening gehouden met afmeervoorzieningen voor de schepen die eventueel moeten wachten voor de brug? Zo ja, waar komen die afmeervoorzieningen en waar bestaan deze uit? 3L) Wat betekent dit voor de woonboten ter plaatse?	

	3M) Is gelet op de praktische uitvoerbaarheid? 3N) Is rekening gehouden met de veiligheid van de woonboten ter plaatse? Zo ja, op welke wijze? 3O) Is rekening gehouden met de woonsfeer van de direct betrokkenen? Zo ja, hoe en in welke mate? 3P) Wachtende schepen veroorzaken overlast door uitlaatgassen voor de direct ernaast gelegen woonboten en voor de watervogels e.d. Is hiermee rekening gehouden en zo ja, waar blijkt dit uit? 3Q) Zo nee, waarom niet en hoe gaat men dit alsnog doen en wanneer? 3R) Wachten voor een brug veroorzaakt ergernis bij de schippers. Is rekening gehouden met de scheepvaart (plezierboten, (voormalige) vrachtschepen, woonboottransporten, werkboten, suppers, kleine zeilbootjes e.d.)? Zo ja, waaruit blijkt dit? Zo nee, waarom niet en wordt daar alsnog naar gekeken, en zo ja op welke wijze? 3S) Als de brug in gesloten toestand 4 meter hoog is, dan zijn op- en afritten nodig. Op de Vechtdijk ontstaat dan een tunnel. Daar moeten hulpdiensten doorheen kunnen. Realiseert de gemeente zich dat eerdere plannen voor deze oeververbinding zijn afgeketst mede omdat hulpdiensten negatief adviseerden? In welke opzichten wijken de nieuwe plannen af van de eerdere voorstellen? Hoe denkt de gemeente de veiligheid voor de Vechtdijkwijk te garanderen? 3T) Een tunnel is een unheimische plek. Dat is o.a. gebleken bij de J.M. de Muinck Keizerbrug. Heeft de gemeente zich dit gerealiseerd en hoe beschermt de gemeente ons tegen overlast? Waaruit blijkt dit? 3V) Is gekeken naar wat dit betekent voor het aangezicht en beleving van de omgeving en voor de direct omwonenden? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? 3X) Hoe wordt aangesloten op de Vechtdijk? 3Y) Komen er slagbomen? Komt er een geluidssignaal bij opening/sluiting van de brug? Zo ja, wat wordt gedaan tegen de overlast hierdoor voor de buurt? 3Z) Hoe ziet de planning van het onderhoud van deze extra brug eruit? **Let wel: de te verwachten ongemakken en problemen zijn vermijdbaar want op korte afstand bestaan er al twee goede brugverbindingen en is de extra brug niet nodig!!!** 4) De cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk	

	De Vechtdijk is een bijzondere weg. Als een van de weinige plekken in Overvecht is het cultuurhistorische gehalte er hoog. Tal van historische aspecten komen er samen. De dijk is gelegen langs de Vecht, een rivier die eveneens een lange en belangrijke historie kent. Zowel aan de zuidzijde als de noordzijde zien we lintbebouwing. Beide zijn historisch verankerd. Niet alleen de bewoners genieten ervan. De vele wandelaars uit de buurt weten onze dijk te vinden. De Vechtdijk leent zich uitermate voor *slow enjoyment*. Deze aspecten zorgen ervoor dat we zuinig moeten zijn op onze straat en op de omgeving en dat deze met zorg moeten worden behandeld. In zo'n behandeling past geen brug over de Vecht en leent de mooie dijk zich ook niet voor een fietssnelweg en massa's (snel)fietsers. Het is goed om nader in te zoomen op het gebied dat zal worden aangetast door de plannen voor de aanleg van een extra brug en de te verwachten stroom snelle fietsers (forenzen), racers, scooters én motorrijders. We geven hierna aan wat er zoal te vinden is langs de Vechtdijk **Woonboten** De Vechtdijk wordt aan weerszijden bewoond. Aan de zuidzijde ligt een lint van woonboten. De drijvende woningen kregen van overheidswege een officiële ligplaatsvergunning toen het gebied vóór 1954 nog tot de gemeente Achttienhoven/Westbroek behoorde. Gekomen in de periode eind jaren veertig/begin vijftig van de vorige eeuw, was de woonboot een eigentijdse en creatieve oplossing voor de grote naoorlogse woningnood, nog voor er enige uitbreidende bebouwing was in het gebied dat later bestempeld werd tot Overvecht. Het fenomeen woonboot bestaat al vele eeuwen en is praktisch. De woonboot vindt haar oorsprong in traditie en professie, in de drang naar vrijheid en avontuur, in liefde voor de rust en de natuur, in zelfexpressie, in woningnood en/of in de scheepvaart. In de loop der tijd is de woonboot door de rijksoverheid erkent als volwaardige woonvorm. De aanwezigheid van woonboten is kenmerkend voor Nederland. Woonboten maken deel uit van onze cultuur en onze cultuurgeschiedenis. **Slagenlandschap** De Vechtdijk is mogelijk de oudste weg van Overvecht! In de 11^{e} eeuw was er al sprake van in de berichtgeving over de ontginning van de moeraslanden ten noorden	

	van de Vecht. Er werd gestart vanaf de Hoofddijk, de voorloper van de Vechtdijk, loodrecht op de rivier. Het eerste gedeelte liep tot aan de Gageldijk en werd later polder Roosendaal genoemd, het latere Overvecht. In de afwisseling van sloten en smalle stroken land is het slagenlandschap, dat destijds ontstond en zo karakteristiek is voor oude ontginningsgebieden, langs de Vechtdijk nog goed herkenbaar. Deze landstroken werden voornamelijk gebruikt voor de veeteelt. Met de bijbehorende, oude behouden boeren- en tuindershoeven ademt de Vechtdijk nog een landelijke sfeer van het oude platteland dat dit gebied ooit was. **Een greep uit de monumentale gebouwen langs de Vechtdijk** Aan de noordzijde van de Vechtdijk zijn veel bijzondere gebouwen te zien. Half in het Vechtzoompark staan, naast monumentale bomen, (zeer) oude boerderijen, tuindershuizen en boeren- of arbeiderswoningen alsmede een historische sluis en gemaal. Een flink aantal bouwwerken is gemeentelijk of rijksmonument terwijl veel andere eveneens monumentwaardig zijn. Van de zeventien gebouwen(complexen) zijn er slechts vier(!) jonger dan honderd jaar. Het achterliggende land waarop Overvecht is gebouwd, voorheen polder Roosendaal, lag ingeklemd tussen de Vechtdijk en de Gageldijk. De naam Roosendaal komt in dit gebied vaker voor. Kijk maar naar het huidige verpleeg- en verzorgingshuis Careyn Rosendael. Op een andere plek maar wel in de oude polder stond een boerderij, genaamd *Roosendaal*. Deze boerderij maakte in de 18e eeuw plaats voor *Huize Roosendaal*, het luxe buiten langs de Vecht. Op de as ervan sloot de Laan van Roosendaal aan. Helaas is Huize Roosendaal in de 19e eeuw afgebroken. Aan de Vechtdijk zijn van dit buiten het monumentale toegangshek uit 1705 en een gedeelte tuin met theekoepel bewaard gebleven. Overigens verwijst de prachtige, ernaast gelegen oude boerderij *Doorndaal* eigenlijk ook naar Roosendaal. Het statige en jongere buiten Zorgvliet (Vechtdijk nr. 146-147) stamt vermoedelijk uit begin 19e eeuw en is ook vernoemd. Op eeuwenoude kaarten komen we de naam al tegen. Interessant is dat in 1824 Hendrik Leonard Swellengrebel, laatste eigenaar van huize Roosendaal, in Zorgvliet kwam te wonen. De eeuwenoude boerderijen *De Schulpen* (nr. 140) en *Schulpwijk* (nr. 135) verwijzen in hun naamgeving eveneens naar een gedeelte van polder Roosendaal, namelijk naar	

	Scolpen of wel *Schulpen*. In de archieven komen we dit gebied in 1481 tegen in de kroniek van de *Slag bij Westbroek*: *"Ende doe dit die Hollanders saghen, doe vervolgheden sy die van Utrecht ende sloegen se doot tot Scolpen toe."* De vertaling ervan: *"Tot aan Schulpwijk werden er Utrechters doodgeslagen."* Een stuk minder heftig zijn vermeldingen van openbare verkopen uit de periode 17e – 19e eeuw, bijvoorbeeld die van 9-5-1694 toen *"een hofstede op Schulpen onder Achttienhoven, gebruikt door Gerrit Gerritsz"* werd gekocht. Of de monumentale boerderijen Schulpwijk en De Schulpen hier toen al bij betrokken waren, vertellen de meldingen niet. Maar dit zou goed het geval kunnen zijn. Feit is wel dat beide boerenhoeves erg oud ze zijn, wellicht de oudste van de Vechtdijk. Van Schulpwijk is zelfs een huurcontract gevonden uit 1749. Ook zeer oud is de voormalige boerderij en herberg De Klop (rijksmonument) op Klopdijk nr. 2. De Klopdijk vormt een korte overlap met de Vechtdijk en behoort tot dit gebied. Het erachter gelegen Fort a/d Klop ontleent wellicht zijn naam aan deze oude herberg. Er zijn verhalen bekend dat de herbergier regelmatig in een nis naast de voordeur een borreltje klaar had staan voor de scheepsjager wiens werk het was schepen voort te trekken. Het gemaal uit 1918-1919, in het kleine stijlvolle gebouw (naast Vechtdijk □ 154) bij een oude sluis (rijksmonument), regelt de waterstand van de Klopvaart (rijksmonument). Deze vaart stamt uit de middeleeuwen en ontstond als afwateringskanaal tijdens de grote ontginning. Het werd een waterweg tussen Westbroek en de Vecht. Later, in 1821 werd de klopvaart inundatiekanaal voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie met het toen gebouwde Fort a/d Klop als verdedigingswerk. Vragen: 4A) Enige bijzonderheden van de Vechtdijk overziend, vragen wij de gemeente met klem de Vechtdijk te bewaren en te beschermen. De dijk heeft door de historische uitstraling, het hoge cultuurhistorische gehalte en vanwege de relatieve rust en de ontspannende sfeer die er heersen veel meer betekenis voor de omgeving en de stad dan de beoogde snelfietsroute. Het is van grote waarde voor de bewoners en de wijk en leent zich uitermate goed voor *slow enjoyment*. 4B) Is deze uitzonderlijke waarde van de Vechtdijk meegewogen in de plannen? Zo ja, waaruit blijkt dit uit? 4C) En zo nee, wanneer en op welke wijze wordt dit rechtgezet?	

	4D) Zijn er ideeën om de Vechtdijk in deze te beschermen en te behouden voor de toekomst. Zo ja, op welke wijze en waaruit blijkt dat? **Let wel: de te verwachten verstoringen en aantastingen zijn vermijdbaar want op korte afstand bestaan er al twee goede brugverbindingen en is de extra brug niet nodig!!!** 5) De Vecht De rivier de Vecht kent een nog langere geschiedenis dan de Vechtdijk. Volgens de analen ontstond zij ruim 4000 jaar geleden. Nu ontspruit zij officieel vanuit de stad bij de Weerdsluis. De Vecht heeft het landschap mede gevormd en was gedurende vele eeuwen de levensader van Utrecht. Zonder Vecht bestond er geen Utrecht. Vanwege de Vecht was Utrecht vele eeuwen lang een regionale en internationale handelsstad. De Vecht was tevens een van de belangrijkste waterwegen in ons land en maakte deel uit van de Keulse Vaart. Ontelbare schepen kwamen voorbij: van lange ranke Romeinse platbodems en vreesaanjagende Vinkingschepen, reusachtige samoureusen, bolle ponen en tjalken en snelle klippers, houtvlotten enz. enz. in het verleden tot aan de plezierboten en suppers van nu. Het zicht over de licht meanderende rivier biedt ontspanning. De vele wandelaars langs Zuilens zijde weten dit te waarderen. Onlangs is werk gemaakt van de aanleg van natuurvriendelijke oevers in het kader van de ecologische hoofdstructuur. Daardoor is er meer ruimte gekomen voor plant en dier. Net als de Vechtdijk verdient de Vecht waardering vanwege haar schoonheid, natuurwaarde en de historische betekenis voor de buurt en voor de stad. In de plannen van de gemeente ziet men deze rivier slechts als obstakel, een barrière die moet worden beslecht. Door de nabijheid van de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug valt hier echter niets te beslechten. Met deze bruggen die op 1,6 kilometer van elkaar liggen, is er geen barrière. De nieuw te bouwen extra brug betekent letterlijk een dikke streep door het mooie uitzicht over de rivier. Het vormt een ontsierende verstoring en ook nog eens een obstakel voor de scheepvaart: de eeuwenoude manier van voortbewegen die zo eigen is aan deze waterweg. De stromen snelfietsers en scooters verhouden zich niet tot het natuurlijke gebied, tot de rust in de parken op de beide oevers.	

	Zowel op het land als het water wordt veel kostbaars opgeofferd voor iets dat niet datgene oplevert wat ervan wordt gedacht maar slechts luttele minuten tijdwinst voor een handjevol schaakbuurt-bewoners! Vragen 5A) Wordt het uitrollen van het (snel)fietsnetwerk een spijkerharde doctrine of is er plaats voor nuance en bezinning? En zo ja, hoe dan? En gebeurt dit voordat het te laat is? 5B) Is de gemeente zich bewust wat het uitrollen van een (snel)fietsnetwerk over de stad betekent voor de specifieke plekken waar wordt ingegrepen? Zo ja, waaruit blijkt dit? Zo nee, waarom niet en wanneer gebeurt dit wel en op welke wijze? 5C) Is de gemeente zich bewust van de aantasting die zo'n extra brug veroorzaakt voor de Vecht en voor de wandelaars aan de Zuilense kant? Zo nee, op welke wijze wordt dit alsnog meegenomen in de planvorming en wanneer? 5D) Realiseert de gemeente zich dat rekening moet worden gehouden met de historische en natuurwaarde van de Vecht voor Utrecht? Zo ja, op welke wijze worden deze uitzonderlijke waarden meegewogen in de besluitvorming? Waaruit blijkt dit? 5E) En zo nee, wanneer en op welke wijze wordt dit rechtgezet? 5F) Zijn er ideeën om de Vecht in deze te beschermen en te behouden voor de toekomst. Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? **Let wel: de te verwachten verstoringen en aantastingen zijn vermijdbaar want op korte afstand bestaan er al twee goede brugverbindingen en is de extra brug niet nodig!!!** Conclusie Als we al het bovenstaande bezien, dan kunnen wij niet anders concluderen dan dat die extra brug over de Vecht tussen de twee bestaande bruggen op 1,6 kilometer afstand: - te veel stuk maakt - te veel overlast oplevert - te weinig oplevert - totaal overbodig is Hierop past maar één reactie van gemeentezijde: terugtrekking van het plan voor de extra brug over de Vecht, voor nu en in de toekomst.	

	Wij verzoeken de gemeente verder het bijzondere karakter en de ecologische en cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en de Vecht te erkennen, te waarderen en te beschermen. Wij hopen dat wij met onze reactie hebben kunnen bijdragen aan een goede besluitvorming en bescherming van een waardevol gebied van de stad. Wij zien uw reactie graag tegemoet.	
114	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
115	Als inwoner van de stad wil ik graag op een paar punten uit het mobiliteitsplan reageren. Ik sta volledig achter het idee en de grote lijn maar als ik focus op het gebied dat ik het beste ken, mijn eigen woon- en leefomgeving, heb ik een paar punten die in tegenspraak zijn met de visie. Ook lijkt het me verstandig om niet te veel van de toekomst te proberen te voorspellen, en dus eerst effecten van bepaalde maatregelen af te wachten, zodat verdere keuzes niet meer op aannames maar op feiten gebaseerd kunnen worden. **Ledig Erf / Zuidpoort** (geheel nieuwe tekst tov 2016), p 136-137 In diverse plannen lees ik dat er een knip op de Catharijnesingel komt. Dat heeft een grote impact op de verkeersstromen, ook die over het Ledig Erf. Het lijkt me verstandig **eerst de effecten van de knip op de Catharijnesingel af te wachten**,alvorens drastische maatregelen te nemen zoals in de uitwerking van de Zuidpoort nu worden voorgesteld. Waarschijnlijk wordt na de knip de uitwerking van de Zuidpoort, en het verwerven van draagvlak ervoor, dan ook een stuk eenvoudiger. De stelling dat er op het Ledig Erf onvoldoende ruimte is als fiets- en voetgangersknooppunt, wordt niet onderbouwd. In de huidige inrichting snap ik die stelling, maar een **andere inrichting, van het Ledig Erf, met name het veel ruimer opzetten van de fietspaden en fiets-opstelplaatsen,** zou het vermeende probleem al grotendeels oplossen. Die ruimte is er, door bv de fietsers van Oosterkade naar Twijnstraat veel eerder (schuin) over te laten steken. Dat dit enige extra wachttijd oplevert voor autoverkeer is duidelijk, maar lijkt me goed passen in de visie.	Daar zijn we blij mee. Effecten afwachten is in veel gevallen niet mogelijk, vanwege de lange doorlooptijd van projecten en de samenhang met andere projecten in de stad. We doen echter uitgebreid onderzoek naar de verwachtte effecten, alvorens we besluiten tot uitvoering. Zie ook paragraaf 2.1 De mogelijke effecten van een knip Catherijnesingel zijn meegenomen in de studie Zuidpoort. Zie ook hierboven en paragraaf 2.13.4. Zie paragraaf 2.1.3.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	Na het uitvoeren van deze twee acties, kan ook bepaald worden hoe de **leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit kunnen worden verbeterd op de route van de woonstraten Briljantlaan - W.A. Vultostraat - Constant Erzeijstraat (en parallel de Rijnlaan). Plannen daarvoor ontbreken volledig in de huidige versie, terwijl dit al jaren een probleem is.** In de inspraakversie van het mobiliteitsplan is slechts af te leiden dat de leefbaarheid van deze woonstraten nog ernstiger wordt aangetast dan nu al het geval is, terwijl deze straten totaal niet bedoeld zijn voor dergelijk doorgaand verkeer, de verkeersintensiteit al jaren veel te groot is, en de straten ook simpelweg de ruimte niet hebben voor nog meer vracht- en personenverkeer. De luchtkwaliteit op deze straten is ook al jarenlang boven de norm en zal alleen maar slechter worden met de plannen van het Ledig Erf. **Dat kan de bedoeling niet zijn van dit mobiliteitsplan!** **Overig** Ik **mis de relatie tussen de verschillende deelplannen,** zoals verkeer van en naar de nieuwe wijk Merwedekanaalzone en bovenstaande. Dit nieuwe verkeer 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 cq WA Vultostraat (etc). In het plan staat dat de ambitie is de verkeersfunctie van de Europalaan te verkleinen door de route naar Kanaleneiland via Papendorp te versnellen. Dit betreft echter slechts een deel van het verkeer. Dit lijkt me dan ook een mooie ambitie, maar geen reële ambitie. Op p142 wordt gesproken over doseren op diverse routes. Als dat wordt doorgevoerd, hoort er ook doseren bij op de alternatieve routes. Het effect van diverse voorgestelde knips is dat bewoners ook niet meer van wijk naar wijk kunnen, en de stad versnippert. Denk aan de knip Oost-West op de Catharijnesingel, en de knip Noordoost-Zuidoost op de Albatrosstraat. Een stad bestaat juist door verbindingen tussen bewoners, en ongelijkheid ontstaat als mensen	Ten behoeve van het mobiliteitsplan hebben we naar een samenhangend plan voor 2040 gekeken. In de uitwerking van (deel) plannen zorgen wij voor de samenhang met andere plannen. Dit geldt zowel voor de planvorming als de realisatie. Zie ook paragraaf 2.1 en paragraaf 2.14 Wij denken dat dit -als onderdeel van een samenhangend plan met alle 5 stappen een haalbare ambitie is. Dit onderzoeken wij komende jaren in het programma U Ned. Eens. Het gaat om de relatieve aantrekkelijkheid van verschillende routes. In de uitwerking onderzoeken we of de alternatieven acceptabel zijn om de stad voor iedereen gezond, aantrekkelijke en bereikbaar te houden. Doseren kan ook nadelen hebben. Afhankelijk van de locatie is knippen of knijpen geschikter.

	elkaar niet meer ontmoeten. Autoverkeer hoort daar (helaas) nog steeds bij. Mij lijkt doseren (naast aantrekkelijker maken van de alternatieven: fietsen, OV, wandelen) dan ook altijd een veel beter idee dan knippen. **Ook nog wat complimenten:** doseren op 't Goylaan werkt, in ieder geval in coronatijd, prima! Al loopt 't Goyplein wel nog veel te vaak vast. **Tip:** maak het voor automobilisten bij doseren duidelijk waarom bepaalde stoplichten op rood staan terwijl er geen verkeer is te zien. Bv met een onderbord. Met vriendelijke groet en succes met de puzzel,	Dank. Deze suggestie nemen wij mee.
116	Het Mobiliteitsplan 2040 is beschikbaar ter inzage en is er een mogelijkheid tot reageren. Daar maak ik graag gebruik van want ik gelezen dat uw in het plan rekening houdt met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug lijkt mij niet duidelijk aangezien er al twee bruggen over de Vecht liggen in een staal van minder dan 2km. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Mijn brief kort samengevat: de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 zorgt voor meer overlast, onveiligheid, meer zwerfvuil en verminderd het recreatief gebruik van parken. Hieronder mijn uitgebreide reactie: **Mobiliteit.** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij goed en bij slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Anders dan beoogd verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: • Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie. • Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	• De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande 2 bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit extreem kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid.** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. • De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten. • De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. • De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. • De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Juist omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. • De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor	

	overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. • In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid.** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving. • Als het een hangplek wordt zal ook het zwerfvuil toenemen zoals nu ook het gevolg is van de hangplekken bij de reeds bestaande bruggen. • We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen niet meegenomen. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. **Recreatie.**	

	De route langs de vecht is een prachtig onderdeel van Utrecht. De duidelijke, lange route langs het water, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden maken dit tot een echte parel. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken om de volgende redenen: • In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt. **Alternatieven** Hoewel Overvecht niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze buurt. De route langs de Vechtdijk wordt al veel en divers gebruikt. Om de hiervoor beschreven redenen is een Vechtbrug met een door u geschatte benodigde investering van circa 4 miljoen euro niet de route om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid te vergroten. Wat denkt u van onderstaande opties?: • De route langs het Zandpad lijkt nu meer op een kaal industrieterrein dan op de toegangsweg naar groen. Is het niet beter om te investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute? • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor al het recreatieve gebruik als fietsers, wandelaars en hardlopers meer waarde toevoegt.	

	• Het Mobiliteitsplan 2040 zal de drukte van gemotoriseerd verkeer op de Franciscusdreef vergroten, terwijl de J.M. de Muinck Keizerbrug aan deze weg voor voetgangers en fietsers een goede verbinding vormt met onder andere het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug, zodat dit een veilige en prettige/snelle verbindingsweg wordt, ook voor snelfietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietsgangerstunnel bij het Westplein in Lombok zijn erg belangrijk voor het verhogen van de mobiliteit in Utrecht en komen nu budget te kort. De kosten die bespaard worden kunnen als investering voor deze projecten gebruikt worden. Hopelijk helpt mijn reactie u bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Uiteraard kijk ik uit naar uw reactie.	
117	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
118	Hierbij wil ik graag reageren op het gedeelte uit het Mobiliteitsplan 2040 mbt. de plannen De Zuidpoort (Ledig Erf) en de stadsboulevard 't Goylaan – Socrateslaan. Mooie plannen voor dat deel van de stad Utrecht waar ik op ook niet op tegen ben. **Echter,** wat betekenen deze plannen voor andere delen van Utrecht, bijv. voor de route Briljantlaan - Vultostraat – Erzeijstraat? Deze route ligt tussen deze 2 mooie projecten in en zal zo ongeveer als <u>enige</u> verbindingsweg vanuit het zuid-oosten van en naar het centrum overblijven. Als bewoner, en met mij vele andere bewoners, van de W.A. Vultostraat ben ik dan ook **<u>zeer bezorgd</u>** over de negatieve gevolgen die deze mooie plannen hebben op de verwachte fors toenemende verkeersdruk in onze straat midden in een woonwijk. De verwachting is dat in bijna alle geschetste varianten van het autoluw maken van het Ledig Erf de verkeersdruk op route Briljantlaan - **Vultostraat** – Erzeijstraat **fors zal doen toenemen, tot wel 40% !** Het is nu al op veel momenten erg (te) druk op deze route met alle negatieve gevolgen van dien: - Vieze ongezonde lucht. Geregeld forse overschrijding stikstofwaarde tov. de toegestane waarde (gemeten Constant Erzeijstraat) - Gevaarlijke verkeerssituaties, mn. snelheidsovertredingen	Zie paragraaf 2.1.3.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

	○ Veiligheid overstekende kinderen basisschool St. Jan de Doper (Op de WA. Vultostraat ook GEEN aanduiding dat er een school naast de straat ligt!) - Geluidsoverlast door (te hard) rijdend verkeer en vrachtverkeer - Trillingen vrachtverkeer met kans op schade aan de jaren 30 huizen In plaats van meer verkeer zal er juist gestreefd moeten worden naar MINDER verkeer door deze straten om zo de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit te verhogen, die nu al onder druk staan. Echter in het Mobiliteitsplan 2040 lees ik nergens iets over de verwachte negatieve gevolgen die deze plannen hebben op de route Briljantlaan - Vultostraat – Erzeijstraat! **Graag zie ik dan ook een plan van de gemeente Utrecht tegemoet met betrekking tot de gevolgen van het autoluw maken van het Ledig Erf en het bevorderen van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op de route Briljantlaan - Vultostraat – Erzeijstraat en dan mn. voor de Vultostraat & Erzeijstraat omdat hier de woonhuizen dicht op de weg staan.** Zoals de plannen er nu liggen betekend dit een forse verslechtering van de leefsituatie in de W.A. Vultostraat, en dat lijkt mij toch niet de bedoeling! Graag zie ik uw reactie tegemoet!	
119	Bij deze wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht '*dat ook in de toekomst mijn straat prettig is om in te wonen*.' De plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verskeersdrukte op de route Constant Erzeijstraat-W.A. Vultostraat-Briljantlaan. Ik heb begrepen dat in 2019 de stikstofwaarde in de Constant Erzeijstraat met 76 (microgram/m3) al ruimschoots boven de grenswaarde van 40 (microgram/m3) uit kwam. Wij maken ons grote zorgen dat de leefbaarheid, veiligheid én luchtkwaliteit met de nieuwe plannen verslechteren, en zien graag een plan wat de leefbaarheid en veiligheid niet alleen waarborgt, maar de luchtkwaliteit ook verbetert in plaats van verslechtert. Ik zie graag uw reactie tegemoet.	Zie paragraaf 2.1.3.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.

120	Deze inspraakreacties is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
121	Hierbij maak ik bezwaar tegen de geplande fietsbrug over de Vecht tussen enerzijds de Zwanenvechtlaan en anderzijds de Vechtdijk waar woonarken liggen en antieke woningen staan. Ik begrijp de ambitie een fijnmazig fietsnetwerk te willen realiseren, maar zie niet in hoe deze brug daaraan zal bijdragen, gelet op de locaties waartussen de brug gepland is. De Vechtdijk tussen de Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug is bovendien een bijzonder stukje Utrecht, met aan de ene kant fraaie monumenten en aan de andere kant leuke woonschepen en woonarken. Een fietsbrug halverwege zou dit op brute wijze doorbreken. Onder een brug ontstaat een unheimisch gebied - nog een minpunt. Kijk maar onder de Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug en vraag je af waarom er grote stenen liggen. Die liggen er om hangpubliek en auto's te weren. Het is behoorlijk druk aan de Vechtdijk, vooral sinds er in 2016 een fietsstraat is aangelegd. Er wordt gefietst en veel gewandeld en gejogd. Mensen weten de Vechtdijk dus te vinden. Ik fietste in het verleden vaak naar Oog in Al. Ik verkoos de omweg via de Muinck Keizerbrug; die was rustiger dan de route via de Marnixbrug. Zou ik dan nu de fietsbrug willen nemen? Ik vind de winst niet groot genoeg. Zeker niet nu de Muinck Keizerbrug aan beide zijden van de rijbaan tweezijdige fietspaden heeft. Steeds meer mensen zijn doordrongen van het nut van bewegen. Sindsdien lijkt een ommetje minder een probleem. Elektrische fietsen zijn er tenslotte ook.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	Al met al, voor een Vechtbrug bestaat geen dringende noodzaak. Nu niet, misschien in 2039 ? Ik verzoek u de Vechtbrug te schrappen.	
122	Graag maken wij gebruik van ons recht om een reactie te geven op het mobiliteitsplan 2040. Wij sturen u daarom onze reactie en zienswijze zoals wij die gaven in maart 2020 op de Omgevingsvisie MerwedeKanaalZone (deel 2). Dit betreft de bruggen over het Merwedekanaal en het plan en in het bijzonder bruggen in deelgebied 6. Utrecht, 6 maart 2020 Geachte Raad, Gaarne maken wij, bewoners van het woonschip aan…, gebruik van de mogelijkheid om onze reactie en zienswijze te geven op de ter inzage liggende Omgevingsvisie MerwedeKanaalZone (deel 2). **Onzorgvuldig plannen maken** Wij danken iedere plannenmaker/maker van mobiliteitsberekeningen voor het random plaatsen van indicatieve streepjes die bruggen kunnen zijn maar misschien niet. Onder het mom van Samen Stad Maken hadden wij verwacht dat de politiek in de opdracht voor dit grote en ambitieuze project MWKZ de instructie had meegegeven uiterst zorgvuldig om te gaan met onze stad Utrecht en zijn bewoners. Vooral de mensen en hun woning die misschien een obstakel vormen. Wij hebben de strepen/bruggen voor het eerst gezien in een artikel in de DUIC in september 2017. Direct daarna hebben wij contact gezocht met de projectgroep MerwedeKanaalZone om te laten weten dat wij hier wonen. Zij waren niet op de hoogte van het effect dat een “zomaar” streep op de kaart betekent voor een eigenaar van een woonboot/schip. Waarom is niet een zelfde traject gevolgd als	Zie beantwoording inspraakreactie 25, paragraaf 2.6.6.4 Bruggen MWKZ en de Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	wanneer het een huis (aan land) betrof? Wij staan in de havenatlas, welke gekoppeld is aan het bestemmingsplan. **We zitten vast** Zonder dat wij al in de fase van wijziging van het bestemmingsplan zijn, is tijdens een afspraak, op donderdag 30 januari 2019, vanuit de Gemeente, waarin de projectgroep MWKZ toelichting kwam geven op de plannen, het woord 'wegbestemd' al gevallen. Het doet ons herinneren aan de situatie van 2003, bij de vaststelling van de huidige havenatlas. Wij voelen ons serieus bedreigd in onze status als Utrechter en als bewoner van een woonschip in deze gemeente. Wij zien op tegen een zeer lang traject dat de toekomst van ons gezin troebleert. Een traject waarvoor uw uitvoerende medewerker betaald wordt. Van ons wordt flexibiliteit, weerbaarheid en coöperatie verwacht. En dat kost tijd. Tijd die afgaat van werk, gezin, familie enzovoort. En dat is jammer. Het schip ligt nu 47 jaar op deze ligplaats. Wij wonen hier 30 jaar, onze zoon inmiddels 10 jaar. Hoe kan dat over het hoofd gezien zijn? Als de brug ter hoogte van de Karperstraat er komt, moeten de twee woonboten hier weg. Dit is rampzalig voor ons, als bewoners: wij worden belast met kosten, hebben stress door onzekerheid, door een eventuele gedwongen verhuizing verliezen wij ons sociale netwerk. En bovendien er zijn er vooralsnog geen alternatieve ligplaatsen beschikbaar. Op 8 februari 2018 is in de raadsvergadering motie 16 aangenomen - inventarisatie toekomstige ligplaatsen. Aanvullend ook motie 18 - minimalisering van het aantal nieuwe bruggen, en motie 19 - optimaliseren bestaande bruggen aangenomen. Zie hier: https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Utrecht/bee8fb33-f90d-40a1-ab93-4ad443dafb18 . Van deze beloftes zien wij niets terug in de plannen die ter inzage liggen. Wij kunnen niet bevatten wat hier over ons uitgestort is. Het is in woorden niet goed uitdrukken wat het met ons doet, daar komt veel emotie bij kijken: maar wij hebben al weken een loden jas aan, alles voelt zwaar. We kunnen geen plan voor de toekomst meer maken. Wij zitten vast. De spanning druipt hier van de muren, over hoe nu verder. **Fietsroute splijt buurt in tweeën** Toen wij hier kwamen in 1990, was Hoograven nog heel stil en ouderwets. In 2004 konden wij ons ontdoen van een bende die bezit had genomen van het	

	Hamersplantsoen en angst zaaide onder bewoners. Kinderen konden niet zonder bedreiging vrij spelen in het plantsoen. Uit angst voor represailles deed men geen aangifte, men verhuisde liever. Een bende dealde drugs en stak woningen en auto's in de brand. Onze auto is toen ook in vlammen opgegaan. Ook is een bewoner gemolesteerd. Annie Brouwer en Hans Spekman zijn toen naar Hoograven gekomen om hier de rust te herstellen. Als benadeelde partij hebben wij nog zeker 3 jaar nadien naar de rechtbank gemoeten om de zaken van de daders bij te wonen. Maar het allermooiste: wij hebben ons toen als buurt verenigd en het plantsoen is (met hulp van Wijkbureau Zuid) terugveroverd. De buurt kwam in een versneld tempo tot bloei. Overal gingen gordijnen open. We hadden de "boeven" verdreven, mensen durfden weer naar buiten. Veel jonge gezinnen kozen ervoor om te blijven en verhuisden in de wijk door naar een grotere woning (naar bijvoorbeeld Neerlandia). Het is een buurt waar men qua tijd en geld een diepte-investering doet. Wij schatten dat 60% van de bewoners hier 15 jaar of langer woont. Bewoners die kozen voor een rustige buurt. Allemaal op een te belopen afstand vanaf het Hamersplantsoen, dat een spil vormt in het sociale klimaat dat in onze buurt heerst. Het is dat simpele stukje duurzaam gras in de buitenruimte waarin iedereen (binnen het betamelijke) kan doen en laten wat ie wil. Het is een fijne plek die niet alleen wordt gebruikt door de direct aanwonenden, de mensen komen van veel verder. De manier waarop de Gemeente nu lukraak streepjes op een kaart intekent voor de nieuwe bruggen, in combinatie met het ontbreken van echte participatie door de buurt, geeft ons het gevoel dat eerdere inspanningen om de veiligheid en leefbaarheid in de buurt teniet worden gedaan en onvoldoende worden gewaardeerd. Waarom zouden we ons verder nog inspannen als daar op deze manier mee wordt omgegaan? Na alle cijfers doorgenomen te hebben, vragen wij ons af wat het nut is van de term "doorgaande wegen", als de grootste fietsstromen door wijken, in ons geval het Hamersplantsoen geleid moeten worden. Ons inziens is onze (vooroorlogse) buurt hier niet voor geschikt. Je kunt 100 keer kijken en aanpassen (zie Ovonde Goylaan), de huidige straten worden er niet breder of veiliger van. **Planning en communicatie onduidelijk** In het verdere contact met de projectgroep MerwedeKanaalZone wat betreft onze persoonlijke situatie, liet men ons weten dat er de komende 7 tot 9 jaar een gesprek	

	met ons, als woonboot-bewoners zeker niet nodig zou zijn. Omdat de ontwikkeling in deelgebied 6 pas later op gang komt, er ook van een brug geen sprake zou zijn. In december ontvingen wij een mail waarin werd medegedeeld dat de streepjes/bruggen in Omgevingsvisie (deel 2) zitten en daarmee naar voren zijn gehaald. Mondeling is verteld dat ook zonder ontwikkelingen in deelgebied 6 er bruggen kunnen komen. De omgevingsvisie is begin januari ter inzage neergelegd waarvan de reactietermijn op 31 januari inging en sluit op 11 maart 2020. Begin januari is dit nieuws, middels een wijkbericht, in de buurt verspreid (en het blijkt dat lang niet overal de post op tijd is bezorgd, dit is gemeld bij de projectgroep). Daarin staan 2 bruggen ter hoogte van de Karperstraat en Overijssellaan slechts tussen de regels genoemd. Geen goede start voor een gesprek en verkenning met de bewoners uit mijn buurt. Wij, als buurt, zijn veel te laat geïnformeerd over zo'n belangrijk onderwerp. Voor ons zelf, als woonbootbewoners geldt: wij pleiten dan ook voor een duidelijk besluit, eind dit jaar. Wel of geen brug, wij willen niet leven met een indicatieve streep boven ons hoofd. We willen duidelijkheid en geen jarenlange gijzeling. **Rücksichtslos investeren** Omdat (bijna) niemand uit mijn buurt op de hoogte is van de ontwikkelingen uit MerwedeKanaalZone zijn wij samen in allerijl alle stukken gaan lezen. In de hele korte tijd die ons gegeven is, konden snel concluderen dat informatie en de berekeningen incompleet en zelfs kortzichtig zijn. Bij navraag van ontbrekende informatie blijkt die weer elders op internet te staan: hoe kunnen wij ons een beeld vormen van verkeersstromen en getallen als die informatie niet als compleet wordt gepresenteerd? Of is deze informatie erbij gesleept op het laatste moment? In het plan zelf zijn voor het gemak zelfs delen van bestaande infra vergeten (het Hamerplantsoen is niet aangegeven als groen en huizen ontbreken). Het blijkt dat betrokken planologen en verkeersdeskundigen pas op de middag van 11 februari een bezoek hebben gebracht aan onze buurt. Daarvoor wisten zij niet waarover wij spraken. Kennis van het gebied in niet meegenomen in de plannen. Het lijkt een papier exercitie te zijn geweest. Op de avond van 11 februari hadden wij een met spoed ingelaste bewonersavond, waarin wij dan eindelijk aandacht krijgen. Op deze manier geeft het ons ook geen blijdschap dat er een nieuwe, groene en vooruitstrevende wijk in onze nabijheid gebouwd gaat worden, hoe mooi die dan ook volgens sommige gaat worden. Alles	

	lijkt geredeneerd vanuit die wijk. De wereld daarbuiten bestaat niet of is alleen maar lastig. En dient zich maar aan te passen. Wij, die hier wonen zijn geen pionnen of getallen, maar mensen die al samen de stad Utrecht maken. Dit is geen manier van goed werk afleveren en zo ga je niet met elkaar om. Er is tot aan de brug gedacht, maar niet verder. Wij hebben met veel buurtbewoners het eerste spreekuur van woensdag 5 februari bij Kanaal 030 bezocht. In de zak een lijst met vragen over onze toekomstige situatie als buurt. Het enige echte antwoord dat we hebben mogen ontvangen, was het antwoord op de vraag: komt er betaald parkeren in Hoograven Oud Zuid. Antwoord is JA. Oké dan. Maar nadat wij met een medewerker van Goudappel Coffeng de brugvarianten voor deelgebied nalopen, zegt hij terloops: dat het effect van een brug pas inzichtelijk is nadat die brug er ligt. Ook tussen de tafels onderling verschillen de antwoorden op simpele vragen. En dat is jammer. Het geeft bovendien geen vertrouwen. Wij hebben dan ook grote twijfels bij de genoemde cijfers in aantallen van fietsers in de toekomst. De onderbouwing van die cijfers is niet inzichtelijk. Vanuit het SUWO en oppositie in de raad is gevraagd om een second opinion. Deze aanvraag is tweemaal negatief beantwoord. Waar is men bang voor? Als blijkt dat bruggen niet nodig zijn, scheelt dit miljoenen. Bij een aantal bruggen wordt de noodzaak voor het aanleggen daarvan überhaupt niet onderbouwd met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, maar wordt teruggevallen op de Nota slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (nota 3x slim) uit 2016. Dit gaat ver buiten de bedoelde reikwijdte van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone aangezien de bruggen niet zijn opgenomen in het Meerjaren Perspectief bereikbaarheid. Daarnaast wordt er nog een apart besluit genomen worden over de aanleg van bruggen en tunnels nadat het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen gereed is (zie raadsbrief 18 oktober 2019) en is een principe-besluit hierover via de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone nogal voorbarig. De fietsverbindingen uit de nota ‘3x slim’ zijn hoofd- en doorfietsroutes terwijl in de bruggenstudie de bruggen op wijkniveau worden gemotiveerd met “kans voor het maken van korte recreatieve rondjes.” Tijdens de bijeenkomsten van 11 februari 2020 werd het belang van de bruggen nader onderbouwd met het argument dat kinderen en ouderen er ook gebruik van kunnen maken, dit, hoofdfietsroutes en ommetjes voor kinderen en bejaarden gaat niet samen en wordt niet onderbouwd.	

	Ook is bij voorbaat een hoogwaardig fietspad langs de A12 al van tafel geveegd. En is ook de route vanuit Nieuwegein via de Liesboschbrug (de gevangenisbrug) niet meegenomen. Slechte kennis van de omgeving. Wat ons betreft is zijn de berekeningen niet volledig. In deelgebied 6 wordt op 330 meter van de Socratesbrug een brug gepland ter hoogte van de Karperstraat. Vervolgens wordt 325 meter verder, ter hoogte van de Overijssellaan een brug gepland, deze ligt echter op 230 van de aan te passen brug ter hoogte van de A12. Kortom twee bruggen binnen 875 meter waarbij volgens de CROW norm er 1 voldoende zou zijn. Houdt daarbij in het achterhoofd dat de ontwikkeling van dit deelgebied nog ver in de toekomst ligt. Kortom eerst miljoenen investering (2 bruggen, 2 woonboten uitkopen, grondeigenaar uitkopen voor ontsluiting op Jutfasepunt). Lijkt ons dat je niet kan gaan investeren op basis van een aanname. Een slecht onderbouwde aanname waarin het effect op de omliggende wijken van MWKZ niet is meegenomen. Wij eisen die second opinion wat betreft de verkeersstudie door een ander bedrijf dan Goudappel Coffeng. Het is te omvangrijk en te ingrijpend om er maar 1 studie op los te laten. Graag zouden wij willen dat uitgegaan wordt van de basisgegevens van 2018 en niet die van 2015. Daaruit blijkt al dat de groei minder groot is dan verwacht. Miljoenen tranen laten voordat je echt weet of het gaat werken. Rücksichtslos is deze manier van denken en redeneren. **Geen noodzaak** Wij dachten dat we Samen Stad Maken. Is dat ook niet een credo van Utrecht, het staat zelfs vermeld in de omgevingsvisie van de MerwedeKanaalZone? Na onze studie zijn wij in Utrecht gebleven, later kwam daar een zoon bij. Wij kunnen met de hand op ons hart zeggen dat wij in onze buurt en daarbuiten heel erg onze bijdrage leveren in de projecten en de contacten die wij onderhouden en dat wij er nog van willen genieten HIER op deze plek aan het Hamersplantsoen samen als gezin. Zou de situatie onveranderd blijven, is er geen noodzaak om te vertrekken. **Het water en hun gebruikers** Het open en brede water zonder obstakels heeft een grote beeldkwaliteit voor onze buurt. Maar ook voor de “toekomstige” bewoners van deelgebied 6. Wij zien dit nergens terug in de plannen & meerdere bruggen zal dit beeld doorbreken.	

	Ook vragen wij ons af of de projectgroep wel op de hoogte is van het waterverkeer op het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn richting stad. Naast de roeiverenigingen en de waterscouting, is een enorme stroom pleziervaart dat in het seizoen (april - oktober) door Utrecht vaart en de stad bezoekt. Daarvoor moeten nu de bestaande bruggen al open & dat gaat verre van vlekkeloos. Sinds een tiental jaar zijn de bruggen onbemand en worden op afstand bediend. Ondertussen is de pleziervaart de laatste jaren enorm toegenomen. Door een verkeerde afstemming staan het auto en fietsverkeer in de spits te wachten op een brug, die open gaat voor 1 jachtje. Of andersom, bij grote drukte op het water worden het waterverkeer opgejaagd om maar snel de bruggen te halen. Dit geeft nu al onveilige situaties, waarin heel gemakkelijk de maximale limiet van 4.5 km per uur overschreden. En het tot aanvaringen komt met niet gemotoriseerde vaarttuigen of erger nog: ouderen van de roeivereniging of kinderen in een roeibootje. Het is dan ook een raadsel waarom hier niet wordt gehandhaaft door de waterpolitie en de havendienst. Wat te denken van de pompende effect dat gaat optreden met nog veel meer bruggen die open moeten kunnen. Maar worden bediend door onkundigen. Ook zonder extra bruggen is dit een situatie die ernstig uit de hand gaat lopen. **Onze punten van aandacht voor plannenmakers** ● Wij vinden dat de participatie in het project van de buurt en ons als woonbootbewoners moet beter. Ook moet de communicatie/informatievoorziening vanuit het project beter. ● Maak een zodanig plan dat de twee woonboten kunnen blijven liggen. ● Als er geen ontwikkelingen zijn in deelgebied 6, leg dan geen bruggen aan. Mocht u beslissen tot de aanleg van bruggen beslis dan alleen over bruggen die binnen 3 jaar aangelegd moeten worden en gijzel ons als woonarkbewoners niet langdurig. ● Denk bij uw besluit over de bruggen aan uw beloftes, middels moties die u zelf eerder heeft aangenomen in bovengenoemde raadsvergadering. ● Wanneer u kiest over bruggen die ten koste gaan van woonarken indien er vervangende ligplaatsen beschikbaar zijn. Beslis alleen wanneer een goede afloop voor alle partijen haalbaar is. ● We willen dat u eerst kijkt naar de bestaande knelpunten op doorgaande wegen en bestaande bruggen. Kijk ook naar de toekomstige knelpunten verderop in de wijk, in geval van een brug. Nu wordt niet verder gekeken dan de brug zelf. U kunt niet vast	

	blijven houden aan opmerkingen als: dat passen we later wel in. De huidige situatie heeft dan al schade ondervonden. Kortom terug naar de tekentafel. ● Waarom zijn woonarken - woonboten - woonschepen niet opgenomen in de MER? ● Wij willen dat het Hamersplantsoen behouden blijft in zijn huidige vorm en functie. ● De getallen in het onderzoek moeten beter worden onderbouwd. Het onderzoek van Goudappel Coffeng moet van een second opinion worden voorzien. ● Wij vragen naast een verkeersstudie ook een onderzoek naar de sociaal-maatschapppelijke gevolgen van de MWKZ op de omliggende buurten zoals Oud Hoograven en het Hamersplantsoen in het bijzonder. Voor wijkbrede belangen en bezwaren verwijzen wij, als mede auteur, naar de zienswijze die wij als buurt vanuit de Beheergroep Hamersplantsoen aan u versturen. **Tot slot** Wij willen graag een (inhoudelijke) reactie op onze vragen en opmerkingen (inclusief de zienswijze van het Hamersplantsoen en het SUWO). Plus een ontvangstbevestiging van het bezwaar ontvangen. Daarnaast willen wij op de hoogte blijven van alle stappen in deze procedure.	
123	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De onderstaande tekst is aanvullend op reactie 62. ***Extra Toevoeging aan het punt 'Veiligheid'.*** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. *De recreatieve drukte is de afgelopen paar jaar al enorm toegenomen met wielrenners, fietsers en wandelaars uit ook omliggende gebieden. Het is nu vaak al te druk. Dat komt vooral door de fietsers(veel wielrenners) die door willen rijden. Dan is het is voor mij als bewoner vaak goed uitkijken om de dijk vanaf mijn woning op te*	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	gaan of over te steken. Ik woon vrijwel tegenover de kruidentuin, welke ook een doorgang is voor bejaarden van de 2 omliggende bejaardentehuizen. Voor oudere mensen is het echt heel gevaarlijk geworden. Nog meer doorgang voor met name fietsdrukte is onverantwoord. · De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. · De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden. ***Zoals bekend gebeuren in het park herhaaldelijk intimiderende seksuele vertredingen. Het park is al een toevluchtsoord voor ongewenste zaken (ook naar bejaarden is gebleken) en de politie heeft te weinig mogelijkheden om daar doeltreffend naar te kunnen handelen. Voorkom alstublieft nog meer mogelijkheden voor ongewenst gedrag in het Vechtpark vanuit een omliggende wijk. In plaats daarvan, zou ik pleiten voor meer groen binnen elke betreffende wijk. Rondom de flats en huizen of op de huizen zelf. Zodat bewoners op hun eigen plek meer van groen kunnen genieten en niet met horden naar één plekje gaan. Lokaal, binnen de wijk zelf.*** · De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond.	
124	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
125	Hieronder vindt u onze reactie op het mobiliteitsplan 2040. Wat ons opvalt is dat op pagina 129 het fragment "In de hierna volgende kaders geven we voor een aantal gebieden aan welke opgaven daar spelen en welke keuzes daar gemaakt kunnen worden." staat. Dit fragment lijkt aan te geven dat er nog niets vastligt en dat keuzes nog verder uitgewerkt moeten worden. Als we dan naar het kader kijken voor Utrecht Zuidwest op pagina 139 en 140 dan valt ons op dat één van de gepresenteerde keuzes is "Tenslotte verbeteren we de oversteekbaarheid van de Europalaan door het beter vormgeven van de oversteken en een andere	

	verkeerslichtenprioritering. Deze oversteken organiseren we voor nieuwe oost-westfietsroutes die ontstaan door nieuwe bruggen over het Merwedekanaal." Uit deze zin blijkt niet dat nieuwe bruggen een mogelijkheid zijn, maar alsof er al een besluit ligt over nieuwe bruggen. Bij ons weten is dit niet zo. Door dit zo te presenteren en de zinssnede "Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren." wordt het democratische proces wat nog moet volgen met voeten getreden. Wat ons verder opvalt is dat hier een mobiliteitsplan gepresenteerd wordt, waarin de "nieuwe bruggen" slechts 5 keer genoemd worden, steeds in bijzinnen. Een nieuwe brug kan grote effecten hebben op woongenot in bestaande wijken. Wij voegen daarom onze zienswijze op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 toe. Deze reactie is ook van toepassing op het voorliggende mobiliteitsplan 2040. Wij hebben overigens nog steeds geen inhoudelijke reactie ontvangen op onze zienswijze die u op 10 maart heeft ontvangen. Bij deze ontvangt u onze reactie op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Wat opvalt is dat deelgebied 6 nog in een beginfase zit terwijl de andere deelgebieden al verder zijn in de ontwikkeling. Wij wonen tegenover deelgebied 6, op het IJzerdraadpad aan het Hamerplantsoen in Hoograven. Wij waren nogal verbaasd en teleurgesteld dat de gemeente het voornemen heeft om door dit plantsoen een druk fietspad aansluitend op een nieuwe brug over de Vaartsche Rijn te plaatsen. We hebben er alle begrip voor dat de Merwedekanaalzone ontwikkeld wordt en ook dat alle bewoners van Utrecht meer de fiets en openbaar vervoer en minder de auto moeten nemen. In onze ogen is de huidige visie nog niet voldoende uitgewerkt over deelgebied 6 en we adviseren de raad daarom dit deel van de visie verder uit te werken voordat deze wordt geaccepteerd. Wat wij missen is een uitgewerkte visie over het gehele vervoersnetwerk in Utrecht zuid. U kunt een brug aanleggen en dan verwachten dat het bestaande netwerk van wegen wel toereikend is, maar dit lijkt ons nogal kortzichtig. De herinrichting van de kruising 't Goylaan / Hooft Graaflandstraat laat zien dat wijzigingen in de infrastructuur zeer goed voorbereid moeten worden. Op dit moment missen wij	Op pagina 129 staat: we geven aan welke keuzes gemaakt *kunnen* worden. De keuzes in de daarna volgende kader zijn dus nog niet gemaakt. Zie ook paragraaf 2.1 Status mobiliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	gedegen uitwerkingen in de documentatie die voorligt. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat de geplande aanpassingen in de infrastructuur wel direct succesvol zijn? We missen ook alternatieven zoals het realiseren van een fietsroute langs de snelweg richting station Lunetten. In onze ogen zal zo'n route veel minder impact hebben op bestaande wijken en de ontsluiting van Utrecht Zuid-west sterk verbeteren ten opzichte van de huidige geplande bruggen in deelgebied 6. Naast het verkeer over de weg zien we rond de splitsing Merwedekanaal en Vaartsche Rijn veel watergebruikers zoals roeiers, scouting, (gehuurde) motorboten en zwemmers. Als juist op deze plek een brug gerealiseerd wordt zal dit flinke consequenties hebben voor veiligheid en mogelijkheden voor watergebruik. Hier staat wel een enkele opmerking over in de stukken, maar naar onze mening verdient dit aspect veel meer aandacht. Hoe gaat de gemeenteraad ervoor zorgen dat alle watergebruikers nog steeds veilig van het water gebruik kunnen maken? Welke alternatieven worden geboden aan scouting en roeiers? In de visie wordt de nadruk gelegd op groen in de nieuwe wijk. Als bewoners van een oude wijk in Utrecht kunnen we er dan niet bij hoe het kan dat er een weg wordt gepland door het bestaande Hamerplantsoen. Dit is een plantsoen waar de wijk bij elkaar komt, waar gesport, gespeeld en gepicknickt wordt. Ongeachte de precieze realisatie van de nieuwe brug en weg, dit zal negatieve impact hebben op het weinige groen dat we in de wijk hebben. Hoe gaat de gemeenteraad ervoor zorgen dat het Hamerplantsoen de plek blijft die het nu is? Hoe zorgt de gemeenteraad voor compensatie van dit bestaande groen? We maken ons ook zorgen over de toekomst van de twee woonboten die precies daar liggen waar een brug gepland is. Hier wonen mensen al heel lang met veel plezier. De bewoners nemen deel aan de wijk en u heeft nu in één klap hun toekomst zeer onzeker gemaakt. Dit betreft zowel financiële als niet-financiële aspecten. Hoe zorgt de raad ervoor dat deze bewoners op korte termijn weer zekerheid krijgen? Gaat de raad de financiële schade op korte termijn compenseren? Naast botenbezitters zullen de bezitters van woningen grenzend aan het Hamersplantsoen ook financiële schade hebben door de geplande bruggen. Hoe gaat deze planschade gecompenseerd worden? Als laatste willen wij onze zorgen over de veiligheid melden. Dit betreft de veiligheid van de gebruikers van het Hamersplantsoen, zoals spelende kinderen, maar ook voor	

	de fietsers die met duizenden door de Karperstraat moeten gaan. Een straat die hier volledig ongeschikt voor is. Naast verkeersveiligheid zijn we bezorgd voor een stijging in criminaliteit; met een extra brug ontstaat een extra verbinding waar criminelen gebruik van kunnen maken. Er zijn al genoeg diefstallen in de wijk. Hoe denkt de gemeente de veiligheid in de wijk op minimaal het huidige peil te houden? Op dit moment zin wij nauwelijks tot geen handhaving in de wijk. Op de fietspaden in Utrecht zien we zeer veel brommers, en geen enkel optreden van handhaving, dit geeft geen vertrouwen dat een fiets- en voetgangersbrug enkel door fietsers en voetgangers gebruikt zal worden. Naast de zorgen die wij hierboven hebben geuit hebben wij ook een aantal vragen of opmerkingen over de stukken. Deze kunt u op de volgende pagina, puntsgewijs vinden. Graag ontvangen we per punt een reactie. • Bijlage 1.1: "Overzicht van de participatie": In deze bijlage wordt gesproken over de participatie in het kader van omgevingsvisie deel 2. Ik zie dat er een Klankboordgroep Merwede is gevormd, waarin de wijk Hoograven niet vertegenwoordigd is. ○ Hoe kan het zo zijn dat er een visie wordt neergelegd waarbij de bewoners die er direct mee te maken krijgen niet gehoord zijn? ○ Vanaf 2018 zijn er al gesprekken met andere wijken, hoe kan de gemeenteraad een goed besluit nemen over een visie waarin de bewonersparticipatie met betrekking tot deelgebied 6 niet is uitgevoerd? • Bijlage 1.2.: Nulmeting Rivierenwijk, Transwijk: ○ Is er ook een nulmeting uitgevoerd in het zuidelijke deel van Hoograven tegenover deelgebied 6? ○ Zo ja; waarom is deze niet toegevoegd aan de documentatie? ○ Zo nee; hoe garandeert de collegeraad dat de missende nulmeting de besluitvorming niet beïnvloedt? ○ Wij willen bij deze nogmaals expliciet benadrukken dat wij ons als bewoner van het zuidelijke deel van Hoograven zorgen maken over wat de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone betekenen voor de leefbaarheid van onze buurt. Het feit dat hier geen nulmeting wordt gedaan lijkt erop te duiden dat de gemeenteraad nog niet klaar is om een besluit te nemen over deelgebied 6.	

	• Bijlage 1.4: Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone: ○ Er worden in deze bijlage een aantal cijfers gepresenteerd over verwacht fietsverkeer. Wat zijn de onzekerheidsmarges en betrouwbaarheidsintervallen? ○ In dit document staat dat het gesprek met bewoners in Hoograven over inpassing wordt opgestart als de planvorming wordt opgestart. Waarom maakt deelgebied 6 dan nu al deel uit van de visie? Graag ontvangen wij een reactie van de gemeente op alle vragen die wij stellen in deze reactie op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2	
126	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
127	Ik heb de alternatieven voor de inrichting van het Ledig Erf met belangstelling bekeken. In uw plannen lijkt het autoluw maken van het Ledig Erf te leiden tot een flinke verkeerstoename in de rest van Hoograven (met name Constant Erzeijstraat). Ik heb het idee dat de leefbaarheid (luchtkwaliteit, veiligheid) in ons deel van Hoograven onvoldoende wordt meegenomen. Zou u die invloed van de keuzes op de rest van Hoograven duidelijk willen maken en zou u daar rekening mee willen houden in uw keuze?	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30.
128	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
129	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
130	Graag wil ik als bewoner van de W.A. Vultostraat…, reageren op het mobiliteitsplan 2040.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.

	Alle mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan te spijt leidt dit tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan. Als bewoner van de toch al intensief gebruikte W.A. Vultostraat vind ik dat er een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route in het mobiliteitsplan ontbreekt. Ik vind daarom dat er integraal onderzoek gedaan moet worden naar de gevolgen van de plannen voor deze route, eventuele alternatieven en mogelijke aanpassingen om de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op zijn minst te behouden en bij grote voorkeur te verbeteren. Het zou een gemiste kans zijn om van deze gelegenheid geen gebruik te maken om ook de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan niet integraal op te nemen in het plan. Ik kijk uit naar uw reactie en zie het onderzoek graag tegemoet.	
131	Graag wil ik als bewoner van de W.A. Vultostraat…, reageren op het mobiliteitsplan 2040. Alle mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan te spijt leidt dit tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan. Als bewoner van de toch al intensief gebruikte W.A. Vultostraat vind ik dat er een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route in het mobiliteitsplan ontbreekt. Ik vind daarom dat er integraal onderzoek gedaan moet worden naar de gevolgen van de plannen voor deze route, eventuele alternatieven en mogelijke aanpassingen om de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op zijn minst te behouden en bij grote voorkeur te verbeteren. Het zou een gemiste kans zijn om van deze gelegenheid geen gebruik te maken om ook de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan niet integraal op te nemen in het plan. Ik kijk uit naar uw reactie en zie het onderzoek graag tegemoet.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.

132	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
133	*De meegestuurde kaarten bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Met geweldige interesse heb ik de informatiebijeenkomst bijgewoond. Er was geen sprake van inspraak- of inbrengmogelijkheden, het was toehoren en er was ruimte om vragen te stellen als je iets niet begreep. Ietwat schools van opzet. Ik had tijdens de bijeenkomst de volgende vraag: *uit welk onderzoek blijkt dat het bouwen van een brug ter hoogte van de Vechtdijk bijdraagt aan het oplossen van een (en welk?) al dan niet toekomstig probleem?* **Het antwoord moesten de breakoutsessiebegeleiders eerst schuldig blijven, in een reprise bleek ondubbelzinnig dat er geen onderzoek naar gedaan is. In de visie wordt een x-aantal bruggen ingetekend, of deze specifieke brug ook daadwerkelijk wenselijk/handig/nodig is zal nader onderzocht moeten worden in een project-fase.** Heeft het schrijven van dit bezwaar überhaupt zin, als er nog onderzoek naar de wenselijkheid van de brug in kwestie plaats dient te vinden? Laat me in het licht van aanstaand onderzoek (aangenomen dat er voorvechters van deze brug zijn (ik ken ze niet)) de gemeente en de belastingbetalers een flinke som geld besparen. *Er is geen mobiliteitsbehoefte aan nóg een brug ter hoogte van de Vechtdijk.* Ten eerste: de recente geheel verbouwde (!) Marnixbrug en de uitstekend functionerende Muinck Keizerbrug verstaan hun vak perfect waar het mobiliteit betreft. Helaas veroorzaken beide bruggen wel overlast door hangjongeren ónder de bruggen - u begrijpt dat we niet staan te springen om nóg zo'n hangplek. Ten tweede: een doe-opdracht aan uw adres - pak de kaart van Utrecht. **Teken de voorgenomen brug in. Teken vervolgens een stip op een willekeurige plek op de**	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	Amsterdamsestraatweg en teken een stip op een willekeurige plek op de Gageldijk. In alle scenario's zul je zien dat de route per fiets, scooter, of te voet, in geen geval versneld wordt door de aanleg van de ongewenste extra brug. (ik neem het meest gunstige voorbeeld dat vóór een brug zou kunnen pleiten, maar het mag duidelijk zijn dat ook in dat geval er geen winst is, tenzij iemand denkt dat door wijkjes zigzaggen sneller, wenselijker of veiliger is) Dat de brug bijdraagt aan stadsbrede bevordering van fiets(of niet-automobiel)verkeer is gebaseerd op een naar uw eigen zeggen niet-op-specifiek-brugniveau-onderzochte **aanname**. Er is - ondanks dat het miljoenen zou kosten - simpelweg geen winst te behalen hier. Zelfs in het verbinden van korte routes tussen de Zwanenvechtlaan en de Klopdijk is de tijdsbeparing, als daar al sprake van is, totaal verwaarloosbaar. <- Afgezien van hoe relatief weinig mensen hier tussen forensen, want dat is waar het *in dit geval* om het gaat in de visie op 2040. De boodschappen doe je hier namelijk met de auto bij de AH in de schaakbuurt in Zuilen als je daar woont, of bij de Jumbo aan de Fansiscusdreef als je in Overvecht woont. Kan ik uit ervaring delen. Een brug hier brengt daar geen verandering in. Verandering van supermarkt brengt daar ook geen verandering - de wekelijkse boodschappen doe je nu eenmaal niet op de fiets. Me dunkt verder dat er dringender zaken aan te pakken dan een brug op een plek waar omwonenden er hooguit overlast van hebben. Zet het in voor sociale cohesie, milieu of veiligheid. *De Vechtdijk is sinds het verdwijnen van de Zandpaddames en het ontstaan van tweerichtsverkeer én de aanleg van de fietsbaan namelijk al stervensdruk - het is in amper 3 jaar tijd hier echt gevaarlijk geworden.*	

	Ik zie wekelijks meerdere wandelaars, fietsers en auto's botsen, ik stel de start van een bijna-dodelijke-ongelukken-dossier voor, zodat niemand zich straks kan verschuilen achter dat dit niet bekend was. **Zullen we die lokale Vechtdijkverkeersituatie éérst eens nuchter / objectief onderzoeken, voordat we gaan luchtfietsen over bruggen? Niemand heeft dit nog onderzocht - er is immers sprake van een nieuwe situatie. Met wielrenners die met 50km/h oude van dagen van hun sokken rijden.** <- laten we daar vooral geen hordes scooters, en beschonken fietsende horecabezoekers zodra dat weer kan, aan toevoegen. Ook is het relatief rustige Vechtzoompark, waar spechten, egels, vleermuizen, uilen (!), ijsvogels en eekhoorns hun thuis hebben niet gebaat bij het verhogen van de druk op hun - al kleine - habitat, door scooterende jongens aan de mix toe te voegen. <- Ik stuur nu dagelijkse bommers uit het Vechtzoompark, wie gaat me helpen in die inspanning als die groter wordt? En komt er dan ook een brug over de hondenspeelweide in het park, ter voorkoming van botsingen met in het park rennende honden? Tot besluit: ik woon hier nu iets meer dan 20 jaar. Eerst in het Adriaan Menninckkwartier in Zuilen, nu op de Vechtdijk in Overvecht. Na 2 decennia denk ik dat ik een beetje namens beide kanten kan spreken. Mijn oud-buren komen hier wekelijks over de vloer en ik bij hun. Zelfs op deze microroute voegt de geplande brug in tijdswinst, per welk vervoersmiddel dan ook, niets toe. Het doet als betoogd eerder afbreuk aan de veiligheid (verkeersdrukte en overlast jongeren) én afbreuk aan de ecologische structuur (die met het kappen van de bomen bij de waterzuiveringsinstallatie en de bomenkap bij de de voetbalclub op de Vechtdijk, gestaag doorzet - waar trekken we een grens?).	

	Minder en minder groen - en concrete overlast - in ruil voor netto geen winst. Waar hebben we het over? Misschien dat 100 huishoudens er blij mee zijn?Op 400.000 Utrechters in 2040. Het plan is in dit geval écht **de mijl op zeven.** Ik wens u allen veel wijsheid toe. En - in tegenstelling tot het traject tot dusver - benadruk ik graag dat ik wens te participeren straks in dat ***éérste*** *concrete kwalitatieve en kwantitatieve onderzoek naar wat het (huidige en/of toekomstige) probleem is dat de gemeente met de komst van* ***deze*** *brug beoogt op te lossen.* Ik wens alle betrokken een paar minuten Google maps toe om zelf te zien dat er hier geen winst te behalen is. Op de kaart ziet u dan overigens ook dat hier het eerste beetje groen van de stad begint. Een krimpend beetje, maar iedere boom in de strijd tegen de slechtste luchtkwaliteit van zo'n beetje heel Europa, is een verademing. Tot zover mijn ervaring als parttime sociaal geograaf en bewoner van dit stukje Utrecht. Ik ben overtuigd dat u met gedegen onderzoek tot dezelfde conclusie komt. Veel succes en als ik ergens bij van dienst kan zijn, hoor ik het graag. Met vriendelijke groet, ook namens een overweldigende meerderheid van mijn buren,	
134	*De meegestuurde foto's bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Bijgaand onze *Zienswijze* op het Mobiliteitsplan 2020-2040. We geven hierbij onze visie op de Mobiliteit in het Noordelijk Poortgebied. Het gebied heeft een geheel eigen en zeer bijzondere identiteit in onze stad. We willen deze identiteit versterken als een verkeersluw verblijfsgebied waar alleen bestemmingsverkeer welkom is. Het sluit naadloos aan op de binnenstad en dient als deel van de 'binnenstad' te worden gezien. **Het Noordelijk Poortgebied** Zoals aan de zuidzijde van het singelgebied is er ook een *noordelijk poortgebied*. Dit is het gebied rondom het waterplein, de sluizen en de Weerdpoort: Oudenoord, Kaatstraat, Gruttersdijk, Weerdsingel OZ en Weerdsingel WZ. Hier loopt het oude	

	centrum over in een stuk oude binnenstadschil, de buitenzijde van de singels en de Vecht. Eigenlijk maakt dit stuk binnenstadschil deel uit van de oude binnenstad en is dus ook zone A gebied. Het gebied is een oude, middeleeuwse voorstad van Utrecht (12e eeuw).1 Historische stukken van onze stad zijn hier nog zichtbaar: de watertoegang tot de stad, eeuwenoude kades, de oude vaarweg naar Amsterdam via de Vecht en de eeuwenoude sluizen naar de Vecht (Rijksmonument Weerdsluis). Hier staan middeleeuwse huizen en aansluitend oude singelpanden uit de 19e eeuw Het gebied bevat zeer veel rijksmonumenten. Een groot deel van het gebied valt onder de rijksmonumenten 'Historische Stadswallen' en 'Weerdsluis' (geel in onderstaande kaart) - inclusief het waterplein. **Allure gebied – attractiviteit** In dit 'allure' gebied kan men genieten van de historische stad, het handbediende sluiscomplex met zijn draaiende voetgangersbrug, de oude kademuren, het uitzicht op de Dom vanuit het waterplein, etc. Er zijn tal van attracties (Weerdsluis, Oude Gracht, rondvaartboten, Nijntje en in de nabije toekomst de historische kraan bij de Monicabrug), er is leuke horeca zoals het Muzieklokaal en voor de kleintjes Meneer Peer, er zijn passantenligplaatsen, kadeconcerten in de zomer, Sinterklaas in de winter, men kan wandelen langs de singels, ijsje eten op de trappen bij de sluisjes, kijkend naar de boten in de sluis, etc. Het noordelijk poortgebied moet in de toekomst verder tot een aantrekkelijk, 'rustig', verkeersluw verpoos gebied met verblijfsfunctie ontwikkeld worden, d.w.z. een zone A gebied waar voetgangers, toeristen en de niet gehaaste fietsers welkom zijn en zich veilig voelen, waar hooguit 'erftoegangswegen' op uitkomen en zónder doorgaande wegen voor fietsers of auto's. Het hart van het Noordelijk Poortgebied ligt aan de Bemuurde Weerd Oostzijde en bij de sluisjes. De aantrekkingskracht van het Noordelijk Poortgebied is de rust die het biedt. Het is een ander type ontmoetings- en verblijfsgebied voor	In het mobiliteitsplan hebben we geen aparte categorie 15 km/u. Het noordelijk poortgebied is onderdeel van de A-zone.

	stadgenoten en toeristen dan het zuidelijk poortgebied met een eigen beleving en eigen *doelgroepen:* voetgangers, toeristen en de langzame fietsers, d.w.z. relaxte fietsers, ouders die hun kind op de fiets begeleiden, ouderen, toeristen, etc. Dat betekent: 1. **Verkeersluwe inrichting** die de kwaliteit van het gebied verhoogt. o het hele gebied inrichten als **woonerf** o **15 km. gebied**: m.n. in het hart van het Noordelijk Poortgebied is de maximale verkeerssnelheid stapvoets, zoals dat ook in de binnenstad zou moeten. o auto**bestemmingsverkeer** blijft welkom; er zijn bescheiden parkeervoorzieningen. o inrichting die **veiligheid** waarborgt voor verkeersdeelnemers, verblijfsgasten en bewoners. o huidige inrichting **ontrommelen**: minder paaltjes, meer fietsenrekken, etc. 2. Het Noordelijk Poortgebied moet qua inrichting beter **aansluiten** op onze **monumentale singels**; die aansluiting moet beter vorm worden gegeven qua **verkeersluwheid** en **groeninrichting**. Dit kan door ook het stukje Weerdsingel WZ tussen Oudenoord en sluisjes en Weerdsingel OZ tussen sluisjes en Hopakker als woonerf in te richten. Oudenoord tussen Monicabrug en Kaatstraat eveneens herinrichten tot aantrekkelijk verblijfsgebied met veel groen. Meer kwaliteit aan de Oudenoord – hierin wordt voorzien in gemeentelijk tienjaren plan. 3. **Ontlasting binnenstadsas** door *juist* de niet gehaaste fietser naar de noordelijke fietsroute te (ver)leiden en bij het Noordelijk Poortgebied een plek te bieden om even af te stappen en te verpozen. Deze langzame fietsers hebben juist het meeste last van de gehaaste fietsers op de binnenstadsas. Zij hebben i.h.a. meer oog voor hun omgeving: de singel zelf vormt al een attractie. Die fietsers zijn niet geïnteresseerd in geasfalteerde fietssnelwegen. Het is toch al de vraag of de gehaaste fietser een langere route via de singels zal kiezen. 1 Bron: Erfgoed Utrecht Brach_75_Gruttersdijk_1_.pdf 4. Verander **de Singel Noord** fietsroute in een **groene toeristische fietsroute** t.b.v. het langzame fietsverkeer, een groene noordelijke singelfietsroute, die langs buiten- en binnenzijde van de singels loopt (Paardeveldbrug, Park Paardenveld, Nieuwekade,	Daarmee staat de voetganger op 1. Echter, de route Wittevrouwensingel - Weerdsingel OZ – Weerdsingel WZ is een hoofdfietsroute in het fietsnetwerk en de route langs de Bemuurde Weerd is eveneens een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer richting Oude Gracht. Op dit moment loopt een studie om de Weerdsingel in te richten net als andere delen van de singel. In het Mobiliteitsplan halen we het onderscheid tussen drukke en rustige routes weg. De fietser kan zelf kiezen welke route hij wil gebruiken. De route over de Weerdsingel is een van de alternatieven voor de binnenstadsas. We willen graag alle hoofdfietsroutes hetzelfde comfortniveau bieden, inclusief rood asfalt.

	Zandbrug, Asch van Wijckskade, Weerdsingel OZ), maar ook aansluiting biedt op de fietsroute langs de Vecht via Lauwerecht. 5. **Bereikbaarheid**: Het Noordelijk Poortgebied is gemakkelijk bereikbaar vanuit de binnenstad en de andere stadswijken. Het gebied is op loopafstand van OV (Potterstraat, Adelaarstraat), Centraal Station (15 minuten). Doorgaande (snel) fietsroutes om de hoek, grenst aan doorfietsroute Kaatstraat-Adelaarstraat die in de toekomst als fietsstraat wordt ingericht en de toeristische noordelijke route langs de singels. 6. **Stallingsmogelijkheden - parkeervoorzieningen**: fietsstallingsmogelijkheden bij Lange Koestraat, eventueel fietsstallingen uitbreiden (Gruttersdijk, Oudenoord); parkeergarages zijn in de buurt (Bijenkorf, Paardeveld). Allemaal op minder dan 15 minuten loopafstand. 7. **Knelpunten in de geplande fietsroute 'Singel Noord'** verdwijnen door een 'noordelijk poortgebied' in te richten als verblijfsgebied tussen de noordelijke groene toeristische fietsroutes aan weerszijden van de singel. o Naadloze aansluiting op de iets noordelijker gelegen, oost-west snelle doorfietsroute Kaatstraat - Stenenbrug -Adelaarstraat. o Een nieuwe fietsbrug over het 'waterplein' is niet nodig (geen route verkorting, onveilig) en bederft het aanzicht van de Rijksmonumenten (Weerdsluis en Waterplein - onderdeel is van de Stadsbuitengracht). Hiertegen rijzen terechte bezwaren vanuit de monumentale status van de omgeving en de sluizen. o Herinrichting van de Weerdsingel OZ is niet meer nodig, want de doorfietsroute ligt noordelijker en de singel is een noordelijke toeristische groene fietsroute geworden. Asfalt is noch op de Weerdsingel OZ en noch op de Weerdsingel WZ nodig. Rotonde, verkeersgeleiders en inrichting van de Weerdsingel OZ kunnen gehandhaafd, bijna zonder extra kosten. o Het stuk Weerdsingel WZ (tussen Oudenoord en Bemuurde Weerd) kan een ondoelmatige herinrichting tot fietssingel bespaard blijven. 8. **Vergroening**. De randen van het Noordelijk Poortgebied, m.n. Oudenoord, maar ook de Kaatstraat en de Gruttersdijk, kunnen groener en dus aantrekker worden ingericht. Voor de Kaatstraat-Adelaarstraat staat een inrichting als fietsstraat op het programma.	De route Wittevrouwensingel - Weerdsingel OZ – Weerdsingel WZ is een hoofdfietsroute in het fietsnetwerk en de route langs de Bemuurde Weerd is eveneens een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer richting Oude Gracht. Daarmee zullen deze routes ook gebruikt worden door niet-bestemmingsverkeer.

	Samenvattend: Mobiliteit in het Noordelijk Poortgebied moet in overeenstemming zijn met de mobiliteit in de binnenstad (zone A): verkeersluw verblijfsgebied zonder niet-bestemmingsverkeer. **De Dom staat in het midden van de Vecht – een prachtige, zeer oude zichtas die niet verstoord mag worden.** 16-1-2021 mede namens een tiental buurtgenoten	
135	In deze zienswijze van Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht op concept Mobiliteitsplan 2040 en concept Parkeervisie kijken we in een bredere context naar de plannen voor Overvecht. Wij gaan vervolgens in op de totstandkoming van deze zienswijze en de inhoudelijk reactie – in het algemeen en specifiek op onderdelen – om tot slot een voorzet te doen voor het vervolg. Context Overvecht zal de komende 20 jaar een transitie ondergaan: fysiek en sociaal. Het Mobiliteitsplan, de Parkeervisie en de vernieuwde Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) zijn de uitgangspunten voor de aanpassingen in Overvecht. Wij zien het Mobiliteitsplan en de parkeervisie dus ook als toetsing voor de ontwerpen van wegen en de openbare ruimte die de komende decennia in de wijk worden aangepast. De op 22 januari 2021 gepresenteerde RSU en het Mobiliteitsplan kunnen niet afzonderlijk van elkaar beoordeeld worden. Gezien het tijdspad hebben we de uitgangspunten in de RSU en de verhouding met het Mobiliteitsplan niet mee kunnen nemen in deze zienswijze. Wij zullen de zienswijze over de samenhang dus meenemen in de zienswijze over de RSU. Naar verwachting zal dit ook gevolgen hebben voor de inhoud van de zienswijze die wij nu doen op het Mobiliteitsplan. Zeker ook omdat de RSU richting geeft aan een breder beeld ten aanzien van Overvecht in de toekomst, waarin mobiliteit een belangrijk onderdeel is. Maar ook de woonvisie en andere stedelijke ontwikkelingen moeten in die bredere context worden beoordeeld. Naast de bredere context en bijbehorende beoordeling zien wij het Mobiliteitsplan als stip op de horizon. Wij zijn ook met name benieuwd naar de sturingsmiddelen op de middellange termijn (5-10 jaar) en de korte termijn. De coronacrisis heeft aangetoond dat onvoorziene omstandigheden er voor kunnen zorgen dat de toekomst, en ook dus de mobiliteit, er anders uit kan gaan zien. Maar ook ontwikkelingen zoals andere vormen van mobiliteit (zoals deelmobiliteit). En dan hebben we het nog niets eens	Wij denken eveneens dat er in Overvecht veel kansen liggen voor meer gebruik van lopen, fiets, OV en deelmobiliteit. Ook in Overvecht wonen mensen die werken in de grotere kantorenlocaties waarvoor we vooral willen inzetten op thuiswerken en reizen buiten de spits. Voor en andere vervoerwijzekeuze zullen ook in Overvecht de alternatieven

	over mobiliteitsgedrag, waar zeker in een wijk als Overvecht nog veel winst te boeken is. Wij zijn benieuwd hoe de gemeente hier naar kijkt. Totstandkoming inspraakreactie De gecombineerde werkgroep verkeer van het Wijkplatform Overvecht en het Bewonersplatform Overvecht volgt al jaren de ontwikkelingen rondom verkeer en mobiliteit in Overvecht. De werkgroep heeft bijgedragen aan de Wijkdialoog op 15 december 2020 (50 deelnemers, waarvan 35 bewoners) die vanwege de corona-maatregelen digitaal is gehouden. Bewoners hebben in breakout-sessies hun reactie gegeven. Aanvullend is op 7 januari 2021 een online bijeenkomst geweest met de projectleider van het Mobiliteitsplan, de strategisch gebiedsadviseur mobiliteit voor Overvecht en een groep van 14 bewoners , waarin een aantal aspecten van het Mobiliteitsplan meer in detail zijn besproken. Deze inspraakreactie is gebaseerd op de inbreng van de werkgroep verkeer en de reacties van de bewoners die aanwezig waren bij de Wijkdialoog en de aanvullende bijeenkomst op 7 januari. Wij verzoeken u in een volgende fase per onderstaand punt een reactie te geven in een tweekolommenstuk. Inhoudelijke reactie - algemeen 1. Het Mobiliteitsplan is een omvangrijk document met veel herhalingen. Het is niet voor iedereen leesbaar en toegankelijk. Wij pleiten voor een publieksversie met een overzicht van voorgestelde maatregelen per wijk. 2. Terugkijkend zien we dat de ambities uit het eerdere mobiliteitsplan met moeite worden omgezet naar een uitvoering. Zo is gebleken dat er of te weinig geld beschikbaar is om het ineens goed te doen, of iets anders in de wijk moet eerst gebeuren, of het zou niet kunnen vanwege … (vul maar in, diverse redenen). Een goed voorbeeld is de herinrichting naar 30 km per uur. Deze ambitie ligt er al 25 jaar, maar er worden nog steeds wegen aangepakt die dan toch 50 km blijven. Daar waar het wel 30 km wordt, is het vaak dank zij de vasthoudendheid van bewoners die zich zorgen maken over de verkeersveiligheid in de wijk. Gezien de transitiefase waarin Overvecht zich bevindt, pleiten wij voor een integraal plan waarbij, voortbouwend op het Mobiliteitsplan en Parkeervisie een wijkverkeersplan komt. Een dat niet financieel gedreven is, maar doelgedreven. Het is nodig dat hierdoor meer consistente oplossingen gecreëerd worden in de wijk, zodat ook mensen met beperkte kennis van verkeersregels door herkenbare verkeerssituaties zich toch veilig door de wijk kunnen	(m.n. fiets en OV) aantrekkelijker moeten worden. Daarom hebben we ook betere verbindingen tussen Overvecht en belangrijke bestemmen en knooppunten (USP, binnenstad, Centraal Station, LRC, Lage Weide) opgenomen, per fiets en/of OV. In de RSU zijn ook ambities voor Overvecht gesteld. Door verdichting en herstructurering in Overvecht ontstaan kansen en logische momenten om ook met gebiedspecifieke deelmobiliteit en parkeren aan de slag te gaan. We hebben een filmpje met een samenvatting van het mobiliteitsplan gemaakt. Deze is te vinden op de website van het Mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan bevat een visie en een aanpak, maar geen concrete maatregelen. Deze worden pas bij de uitwerking van het mobiliteitsplan in uitvoeringsprogramma's concreet worden. Daarom kunnen we nu ook niet per wijk een overzicht van maatregelen geven. Na vaststelling van het mobiliteitsplan en RSU zal de gemeente starten met de uitwerking. Voor sommige opgaven of gebieden zou een wijkverkeersplan een logische uitwerkingsslag kunnen zijn. Voor financiële dekking van dergelijke plannen zal t.z.t. naar middelen gezocht moeten worden, waarbij steeds naar prioritering op basis van bijdragen aan doelen en ambities zal worden gekeken.

	verplaatsen. Het wordt onduidelijk als er steeds weer andere situaties zijn met andere verkeersregels die daarop van toepassing zijn. 3. Als een herinrichting niet het beoogde doel heeft gehaald of er onbedoelde neveneffecten zijn, is er geen geld meer voor herstel en blijft de ongewenste situatie jarenlang gehandhaafd. In het Mobiliteitsplan worden veel nieuwe concepten voorgesteld en in de uitvoering zien we veel nieuwe vormen van herinrichting. Een voorbeeld is 't Goylaan. Wij pleiten ervoor om een herinrichting pas als afgerond te beschouwen tot de beoogde doelen zijn bereikt. 4. Veel problemen kunnen worden voorkomen door bewoners die de dagelijkse praktijk kennen en kunnen inschatten wat de effecten worden vroegtijdig te betrekken bij de plannen. Dit dient voorafgaand aan het ontwerpen te gebeuren in de fase dat een programma van eisen wordt opgesteld. 5. In het hoofdstuk monitoring en evaluatie wordt vooral gekeken naar beschrijvende effecten. Een tekortkoming in het Mobiliteitsplan is dat er onvoldoende aandacht is om vooraf inzicht te krijgen in de effecten van maatregelen. De impact van een maatregel voor verkeer heeft immers in een ruim gebied effecten voor verschillende verkeersdeelnemers (of vervoersmodaliteiten). Als illustraties hiervoor: a. Het onderzoek naar de effecten van het doseren vóór de Westelijke Stadsboulevard op de verkeersstromen in Overvecht. Dit onderzoek is pas uitgevoerd nadat raadsleden door bewoners waren geattendeerd op het hiaat van de effecten op de Einsteindreef (tevens in relatie tot de NRU) en voor dit onderzoek een motie is aangenomen. b. De effecten van de een halve aansluiting Moldaudreef op de Albert Schweitzerdreef op de binnenwijkse maatregelen die nodig zijn voor de doorstroming en de verkeersveiligheid. Hier is nog steeds geen inzicht in. Daarom moet in het Mobiliteitsplan worden opgenomen dat bij maatregelen die effecten hebben op verkeersstromen vooraf een onderzoek plaatsvindt naar een ruim gebied buiten het plangebied. 6. "Het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040 beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad."1 Het Mobiliteitsplan beoogt een samenhang te geven voor de diverse vervoersmodaliteiten. Wij constateren echter dat er tussen vervoersmodaliteiten en zelfs binnen één modaliteit een spagaat is met wat realistisch is. Soms zijn er tegenstrijdigheden en we zien dat de uitvoering in de praktijk leidt tot praktische	Wij proberen besluiten tot aanpassing van een situatie altijd goed te onderzoeken en voor te bereiden. Als desondanks een situatie na aanpassing niet blijkt te functioneren, dan zoeken we naar een passende oplossing. Dit is bij de 't Goylaan ook gebeurt. Een programma van eisen maakt de doelen en randvoorwaarden duidelijk. Pas bij het ontwerpen en de toetsing daarvan wordt meestal duidelijk wat mogelijke effecten kunnen zijn. Vaak wordt in de ontwerpfase afstemming met omwonenden gezocht. Bij het formuleren van een opdracht voor een onderzoek bepalen we de scope van die opdracht. Daarbij proberen we zo goed mogelijk in te schatten welke mogelijke effecten kunnen optreden. Veelal vindt dit in een aantal stappen plaats: eerst onderzoeken wat de effecten op hoofdlijnen en daarna verdiepen op geconstateerde knelpunten. Soms moet tijdens het onderzoek de scope worden bijgesteld.

	problemen. Wij pleiten ervoor dat de punten hieronder van onze inspraakreactie die niet behoren tot het Mobiliteitsplan wel worden opgepakt in de uitgangspunten voor uitvoering. De vraag is: in welke beleidsdocumenten die dan worden beschreven? Inhoudelijke reactie - auto 7. De auto's worden gestimuleerd om zo lang mogelijk via de Ring te rijden. Onderdeel van de Ring is de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Ofschoon niet expliciet genoemd in het plan, wordt uitgegaan van een opgewaardeerde NRU. Wij pleiten al jaren voor onderdoorgangen bij de pleinen zodat op termijn de gehele weg verdiept of – nog beter – in een tunnel komt. Het is op dit moment onduidelijk of er voldoende geld komt om in 2040 de NRU opgewaardeerd te hebben. Vanwege het dalen van de filedruk door meer thuiswerken is het ook de vraag of opwaardering conform de oorspronkelijke plannen nog realistisch zijn. Wat betekent een wijziging van de plannen NRU voor het Mobiliteitsplan? Het gaat dan niet alleen om de verkeersintensiteiten op de NRU en de stedelijke verbindingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef, maar ook op de impact op de leefbaarheid in de wijk. 1 Citaat uit Concept Parkeervisie, december 2020, pag 3. 8. Aanvullend op het vorig punt: de aantallen voertuigen per etmaal op stedelijke verbindingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef in Overvecht gaan aanzienlijk toenemen als de NRU wordt opgewaardeerd. Dit is te lezen in de bijlage 9 Verkeer van het ontwerpbestemmingsplan Noordelijke Randweg Utrecht (met identificatiecode NL.IMRO.0344.BPNOORDELRANDWEG-ON01). Vergeleken met de referentiesituatie in 2030 zal het verkeer bij een opgewaardeerde NRU op de Franciscusdreef toenemen met 28%, op de Einsteindreef met 44% en op de Darwindreef met 11-15%. <u>De kaart op pagina 160 toont de verandering drukte autoverkeer, maar daar is die toename niet gevisualiseerd. De kaart is derhalve misleidend.</u> 9. Onduidelijk is of wordt uitgegaan van een halve aansluiting van de Moldaudreef op de Albert Schweitzerdreef. Er is in het Mobiliteitsplan te weinig aandacht voor de noodzakelijke binnenwijkse aanpassingen ten gevolge van een wijziging van de aansluiting. 10. Om te voorkomen dat de Ring vastloopt, wordt gedoseerd vóór de Ring. Er mag niet meer verkeer op de Ring (en als onderdeel daarvan de NRU) komen dan de	Zie paragraaf 2.8.2 in de Nota van Beantwoording. In de kaart op pagina 160 zijn deze wegen oranje-gekleurd. Oranje betekent een afname ten opzicht van de referentie, maar wel een toename t.o.v. 2015. Daarmee is de kaart consistent met het NRU-rapport. De aangepaste NRU zit reeds in de referentie, inclusief de groei om de wegen in Overvecht. In het Mobiliteitsplan is een aanpak toegevoegd die leidt tot minder autoverkeer dan in de referentie (maar nog wel steeds meer dan in 2015). Doseren zoals bij de Leidsche Rijn tunnel is een mogelijke invulling van dit doseren voor de Ring. Echter, dit is nog niet onderzocht en uitgewerkt. We weten dus nog niet wat het

	wegcapaciteit aankan. Onduidelijk is wat dit betekent voor de aanpassing van de toegangswegen voor de Ring. Is dit vergelijkbaar met het doseren van de Leidse Rijntunnel?	betekent voor toegangswegen tot de Ring. Ook andere manieren zijn mogelijk. Een doseren bij de Leidsche Rijn tunnel betreft niet vóór de Ring, maar eerder óp de Ring.
	11. De dosering van de Leidse Rijntunnel ontmoedigt autogebruikers gebruik te maken van dat deel van de Ring, met als alternatief toch weer rijden door de stad. De dosering in de Leidse Rijntunnel is nodig om daar de veiligheid te waarborgen. Het is dus noodzakelijk dat de gemeente er bij het Rijk voor pleit dat de veiligheid in de tunnel wordt geoptimaliseerd zodat minder vaak de tunneldosering nodig is.	De tunneldosering wordt vaak ingezet omdat er incidenten en congestie is op wegvakken ná de tunnel. Door de aanpak van het mobiliteitsplan beogen we dat er minder incidenten en congestie optreden, waardoor de tunneldosering minder vaak gebruikt hoeft te worden. Tevens zou door dosering vóór de Ring ervoor moeten zorgen dat automobilisten niet of minder via het onderliggend wegennet gaan rijden, omdat dat niet meer logisch is.
	12. 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 treinhalte komen bij Groenekan.	De P+R-locatie aan de A27 is nadrukkelijk gekoppeld aan een treinstation. Dit zou zowel bij Groenekan als bij Maartensdijk kunnen zijn.
	13. Als het gebied rondom station Overvecht wordt verstedelijkt, zullen nieuwe bewoners buiten de wijk de auto moeten parkeren (Park + Bike). Dit kan alleen als de bereikbaarheid van zo'n multimodaal knooppunten op orde is. Behalve het zoekgebied moet het (sociaal) veilig vervolgen van de reis op verschillende tijdstippen van de dag meegenomen worden bij het aanwijzen van een locatie. Zie verder ook hieronder de sociaal veilige fietsroutes (punt 27).	Vanzelfsprekend.
	14. In de stad Utrecht groeit het autoverkeer nauwelijks. Overvecht is ontworpen voor de auto en voorkomen moet worden dat het autoverkeer in Overvecht gaat groeien. Binnen Overvecht kan het autoverkeer ontmoedigd worden door meer knips en door parkeerplaatsen weg te halen (bijv. vergroenen). In Overvecht-Zuid is de Rubicondreef voor auto's geknipt en in Overvecht-Noord de Mekongdreef. De woongebieden zijn daar rustiger geworden, terwijl de voetgangers en fietsers nog steeds de route kunnen nemen. De vele doorgaande routes in de wijk leidt tot veel (sluip)verkeer en hard rijden.	In het mobiliteitsplan hebben we alleen naar netwerkaanpassingen gekeken die invloed hebben op het reis- en routekeuzegedrag op het schaalniveau van de stad en niet voor de opgaven binnen de wijken. Uw suggesties zouden aanpassingen kunnen zijn die bij de uitwerking van het mobiliteitsplan en aanpak van wijkgerelateerde knelpunten kunnen oplossen, maar dit is nog niet onderzocht. In het mobiliteitsplan is de optie voor transformeren van parkeerplaatsen naar andere functies (b.v. meer groen) als specifieke, stadsbrede maatregel opgenomen (zie H7 slim parkeren).
	Inhoudelijke reactie - nood- en hulpdiensten en logistiek vervoer	

	15. In het Mobiliteitsplan staat “Bij het op orde brengen van de netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer.”2 Stadsboulevards worden uitgevoerd met 2 x 1 rijstroken. Dit staat op gespannen voet met de doorstroming (en dus aanrijtijd) voor nood- en hulpdiensten en logistiek vervoer. Het doel van de inrichting als stadsboulevards is om dit juist minder aantrekkelijk te maken door de wegcapaciteit te verminderen en door langere reistijden met doseren achter een halterende bus. De nood- en hulpdiensten en het logistiek verkeer zullen dezelfde hinder ervaren. Voorkomen moet worden dat er onveilige situaties ontstaan als nood- en hulpdiensten gebruik maken van fietspaden (zie hieronder ook onderdeel fiets) en verhuizers steeds een fietspad moeten oversteken omdat tussen autoparkeren en trottoir het fietspad ligt en de verhuiswagen niet dichterbij de woning kan parkeren. Wij pleiten voor vrije busbanen, die dan tevens door hulp- en nooddiensten gebruikt kunnen worden. Inhoudelijke reactie - openbaar vervoer 16. Voor het OV is het model Het Wiel voorgesteld. Met een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding worden station Overvecht en Zuilen verbonden. Dit is volgens de kaart een directe route. Het is onwaarschijnlijk dat treinreizigers het centraal station gaan mijden en een extra overstap nemen door gebruik te maken van die HOV. Veel waarschijnlijker is dat die HOV juist rendabel wordt door reizigers uit Overvecht. Wij pleiten er dan ook voor dat die HOV een ruimere boog door de wijk neemt om passagiers uit Overvecht Zuid en Overvecht Noord mee te nemen. De snellere OV kan dan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door minder omwegen door de wijk en minder haltes. 17. Het is goed dat er ook intercity treinen gaan stoppen op Overvecht station. Dit voorkomt dat reizigers met de bus of trein naar het centraal station gaan en daar de intercity nemen. We hebben in de bijeenkomst op 7 januari mondeling vernomen dat alleen intercity treinen naar van/naar Hilversum in Overvecht gaan stoppen. Dit is opmerkelijk, want er rijden alleen sprinters op dat traject. De tijdwinst door het overslaan van twee tussenliggende stations zal minimaal zijn. Bovendien is er nog een zoekgebied voor een P+R langs de A27. Worden we in Overvecht niet blij gemaakt	Het realiseren van vrije businfrastructuur is kostbaar en kost ruimte. We zetten vooral in op het realiseren van het Wiel. Naar verwachting zal deze maar deels samenvallen met de stadsboulevards. Daarmee is er voor het OV geen noodzaak tot een vrije busbaan op de (meeste) stadsboulevards. Voor de doorstroming van het autoverkeer op de stadsboulevards (en dus ook van overige buslijnen en nood- en hulpdiensten) zetten we in op verkeersmanagement maatregelen (zie hoofdstuk 9 slim sturen). Daarnaast is altijd maatwerk mogelijk. Zie ook paragraaf 2.7.2 in de Nota van Beantwoording. Het doel van het Wiel is juist wél om minder treinreizigers via Utrecht Centraal te laten reizen. Uit de toetsing van het mobiliteitsplan blijkt dit wel degelijk kansrijk te zijn. Een ruimere boog past hier niet bij. Wel is versterking van de spaak Overvecht – Utrecht Centraal voorzien, die ook grote delen van Overvecht bedient. Het is ook mogelijk dat busverbindingen ook deels via het Wiel en deels door de wijk rijden. Met het mobiliteitsplan wordt overigens nog niet voor een tracé gekozen. Tracévarianten moeten nog worden onderzocht. Er is nog verder onderzoek nodig om te bepalen of en hoe Overvecht door Intercity`s bediend kan worden. Een mogelijke

	met een dooie mus? Voor reizigers is er echt winst te behalen bij een intercity stop voor treinen van/naar Amersfoort en Zwolle. De huidige reistijd (hetzij via Utrecht centraal of met een lange overstaptijd in Amersfoort) wordt daarmee aanzienlijk verkort waardoor reizen met de trein concurrerend wordt met de auto. Het gebruik van NS station Overvecht zal daarmee aantrekkelijker gaat worden en het Centraal Station wordt daarmee ontlast. Wij pleiten er dan ook voor om van NS Overvecht een echt intercity station te maken. 18. Omdat er ook veel reizigers richting Amsterdam reizen, zouden de intercity treinen ook op station Zuilen moeten stoppen. Behalve dat de sprinter tussen Zuilen en Amsterdam veel stops kent, moet er halverwege ook nog overgestapt worden. In de inleiding van het Mobiliteitsplan wordt aangegeven dat Utrecht wil investeren in betere OV verbindingen en daarnaast is er een noodzaak om Centraal station te 2 Citaat Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 41. ontlasten. Dit pleit er voor dat de gemeente samen met ProRail en NS zich moeten gaan inspannen om van Overvecht en Zuilen intercity stations te maken en daarmee echt de systeemsprong naar OV te realiseren. 19. Veel treinreizigers nemen nu al de overstap op station Overvecht en gaan met de bus naar Utrecht Science Park (en omgekeerd). Dit pleit er ook voor om Intercity treinen te laten stoppen op Station Overvecht en daarmee het concept van het Wiel in de praktijk te versterken. Dit betekent wel dat de busverbinding ook voor de avondstudenten en medewerkers van het Utrecht Science Park (o.a. UMC) beschikbaar moet zijn. Als nu al geen goede dienstregeling is voor bussen tussen	Intercity-bediening van Overvecht kent nog vele varianten. Zo rijden er nu Intercitytreinen tussen Amersfoort en Utrecht. Het lijkt vooralsnog 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. Zie ook paragraaf 2.7.1 in de Nota van 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 dichter 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. Door het realiseren van het Wiel met vrije infrastructuur tussen Overvecht en USP wordt deze busverbinding sterk verbeterd. Uitbreiding van de dienstregeling hoort ook bij deze verbetering. Of deze verbinding op termijn zoveel reizigers trekt

	station Overvecht en Utrecht Science Park (na 19.00 uur geen bussen meer), dan is een tramverbinding nog ver van realistisch.3 20. Bus Rapid Transit (BRT) is een alternatief voor een tram: hoogfrequent, vrijliggende infrastructuur voor een goede doorstroming en weinig haltes om snel te zijn.4 De stadsboulevards worden nu ingericht zonder een vrijliggende infrastructuur voor HOV. De gewone OV bussen rijden tussen het autoverkeer en halteren op de rijbaan. Hiermee wordt beoogd het autoverkeer te ontmoedigen om door de stad te rijden. Echter, als een HOV route (conform Het Wiel) van dezelfde rijbaan gebruik maakt, zal die gewone OV bus ook het HOV belemmeren om een goede doorstroming te krijgen en kortere reistijden te realiseren. Passeerstroken op bepaalde punten zullen weinig soelaas bieden. Wij pleiten voor vrijliggende OV rijbanen op de belangrijke OV verbindingen, zoals op de Stadsboulevards. 21. We pleiten voor een vrije busbaan op de Stadsboulevards en bij de herinrichting van de Brailledreef (gaat niet ten koste van groen). 22. Bij verdere verstedelijking wordt gedacht aan een tram naar Overvecht. Het is noodzakelijk om daar nu al ruimte voor vrij te houden en de route in te tekenen op een kaart om te voorkomen dat de route straks niet meer mogelijk is vanwege de bebouwing ten gevolge van die verstedelijking. 23. Zolang een tram naar Overvecht nog niet haalbaar is, pleiten we voor een HOV-verbinding (= spaak van het wiel) naar het centrum. In het verleden reden er bijvoorbeeld snelbussen in de spits die bij minder haltes stopten en daardoor een korte reistijd hadden. Deze snelbussen kunnen weer ingezet worden. Inhoudelijke reactie - fiets 24. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de diverse soorten fietsen. Er komen steeds meer soorten snellere fietsen en andere soorten rijwielen (vrachtfietsen, scooters, etc.). In het Mobiliteitsplan wordt ervan uitgegaan dat fietsers hun snelheid zullen aanpassen in de stad en vooral snel rijden waar het kan. “Utrecht pleit ervoor dat de hoge snelheidsfietser met aangepaste snelheid gewoon op het fietspad mag fietsen. Dit maakt mogelijk het gebruik van de hogesnelheidsfiets aantrekkelijker.”5 Wij gaan niet zomaar uit van dit gedrag (“anders zou ze wel een gewone fiets nemen”, was een reactie van een hogesnelheidsfietser tijdens de 3 Zie Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 97. 4 Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 89. 5 Citaat Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 75.	dat vertramming logisch wordt, hangt af van veel onzekerheden en nog te maken keuzes. Zie antwoord op vraag 16. Bij verstedelijkingsplannen zal hiermee nadrukkelijk rekening gehouden moeten worden. We zetten als eerste in op het verbeteren van de spaak als busverbinding. Dit zijn suggesties die meegenomen kunnen worden bij de uitwerking daarvan.

	Wijkdialoog) en Utrecht als beoogde fietsstad moet het voortouw nemen om rekening te houden met de verschillende snelheden van fietsers. Anders gaat straks in Overvecht de fietser 'hufter'gedrag tonen (iets wat nu wordt toegeschreven aan veel automobilisten). Wij pleiten voor een beperkt aantal routes waar fietsers sneller mogen fietsen.	We maken geen onderscheid binnen het fietsnetwerk voor verschillende snelheden. Zeer snelle fietsers (zoals de speedpedelec kunnen net als snorfietsen en scooters van de autorijbaan gebruik maken. Wel zijn sommige fietsroutes door hun ligging en goede doorstroming waarschijnlijk aantrekkelijker voor de snellere fietser. Zie ook paragraaf 2.6.4 van de Nota van beantwoording.
	25. De kaarten zijn niet duidelijk, maar er lijkt toch een (snel)fietspad door Park de Gagel te lopen tussen de Carnegiedreef en de fietsbrug over de NRU. In onze optiek zijn er betere alternatieven voor een snelle fietsverbinding naar Westbroek die bovendien minder impact heeft op de rust in het park.	De fietskaart geeft gewenste verbindingen weer om een aantrekkelijk, fijnmazig hoofdfietsnetwerk te creëren. Voor nieuwe schakels zijn nog geen tracés onderzocht.
	26. 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.	Op de fietskaart met maatregelen zijn de belangrijkste knelpunten op de hoofdfietsroutes aangegeven. Daarnaast zijn er nog veel meer fietsroutes in de stad, maar die hebben een andere prioritering. Knelpunten daarop kunnen via de wijkoverleggen worden meegeven. Bij het actualiseren van het uitvoeringsprogramma fiets wordt steeds naar urgente en actuele situaties gekeken.
	27. 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 er voor om die fietsstructuur voor Overvecht uit te werken en daarin ook sociaal veilige fietsroutes op te nemen.	Na besluitvorming over het mobiliteitsplan 2040 wordt de schaalsprong fiets verder uitgewerkt in projecten. Hierbij wordt ook de Fietsersbond betrokken. Daarnaast worden bewoners en andere belanghebbenden betrokken bij projecten in hun wijk. Zie ook paragraaf 2.6.5 in de Nota van beantwoording.
	28. De voorgestelde maaswijdte van 400 m wordt niet overal gehaald in Overvecht6. De Rubicondreef route (tevens sociaal veilig) zou in Overvecht Zuid de fietsstructuur	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

	versterken. Voorkomen moet worden dat deze route wordt ontmanteld door andere ruimtelijke plannen die nu op tafel liggen.	Fietsnetwerk 2040 geeft aan welke verbindingen daarin gewenst zijn. De Rubicondreef is geen hoofdfietsroute, maar kan binnen de wijk nog steeds een belangrijke route zijn. Hetzelfde geldt voor de Seinedreef.
	29. 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. 30. In het Mobiliteitsplan staat: “In gebieden waar veel verschillende voorzieningen zijn, en goede alternatieven voor automobiliteit, geldt in het algemeen dat de parkeernormen voor auto’s laag zijn, en de parkeernormen voor fietsen juist hoog.”7 Nog te vaak wordt bij de herinrichting van de openbare ruimte vooral gekeken naar het autoparkeren (minimaal hetzelfde aantal parkeerplekken) en krijgt fietsstallen een lagere prioriteit (te weinig en niet dicht bij de winkels). Om fietsen te bevorderen zijn er meer fietsstallingen nodig dicht bij winkels en andere publiekstrekkers. Tevens moet rekening gehouden worden met het stallen van diverse maten fietsen (bijvoorbeeld bakfietsen) en (deel)fietsen/scooters. 31. Voorkomen moet worden dat nood- en hulpdiensten gebruikmaken van de fietspaden. Met name bij de herinrichting naar Stadsboulevards (met 2x1 rijstrook	Eens, dit zijn belangrijke aandachtspunten in het mobiliteitsplan. Bij de uitwerking van de Stadsboulevards is dit een belangrijk aandachtspunt.
	6 Concept Mobiliteitsplan, december 2020, pag. 73. 7 Citaat uit Concept Parkeervisie, december 2020, pag 13. zonder een vrijliggende baan voor OV) wordt dit gevaarlijk, vooral bij een 2-richtingen fietspad. 32. Gebruik meer intelligente verkeerslichten. Het is niet logisch dat een voetganger groen heeft en voor dezelfde richting de fietser moet stoppen voor het rood.	Dit heeft vaak te maken met dat voor voetgangers en fietsers andere ontruimingstijden gelden en voetgangers vaak in 2 keer oversteken en fietsers niet. Het toepassen van intelligente verkeerslichten heeft hier geen invloed op. Dit nemen we mee in de uitvoeringsplannen voor het fietsnetwerk.
	33. De verlichting van fietspaden in parken en langs groen moet beter, waarbij de ecologische waarde van nachtrust voor vogels en zoogdieren en het gevaar van straatverlichting voor (nacht)vlinders in het oog moet worden gehouden. 34. 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	Dit is een zinvolle suggestie. Een deel van onze ambtenaren heeft veel lokale kennis (die doen ook observaties). Die kennis

	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. Inhoudelijke reactie – voetgangers 35. Aanvullend op het vorig punt, wordt ook te weinig gekeken naar natuurlijke oversteekroutes (zoals olifantenpaadjes). Voor mindervalide verkeersdeelnemers zijn wegdrempels of plateaus prettige oversteekplaatsen, mits deze voor hen op de goede (lees natuurlijke oversteek)plek liggen. 36. In het Mobiliteitplan staat: “Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden.”8 Door diverse groenstroken in Overvecht worden de fietsroutes ook gebruikt door recreatieve wandelaars, zoals de routes langs het spoor op de Winterboeidreef en Vestadreef. Het is niet wenselijk dat snelle fietsers shared space wordt gecombineerd met wandelen. Wij pleiten voor gescheiden voetpaden in dergelijke groene zones. 37. Voor Overvecht ligt er een kans om een voetgangersnetwerk te maken, waarbij verbindingen tussen parken (inclusief Noorderpark) en groene zones worden verbonden tot recreatieve routes. Dit toevoegen in het Mobiliteitsplan. 38. Voor slechtzienden dienen de voetpaden door middel van taststroken gescheiden te worden van fietspaden. 39. Waar de ruimte onvoldoende is voor aparte voetgangersstroken (zoals op de Vechtdijk), dient de snelheid te worden beperkt, ook voor fietsers. 40. Voor de toegankelijkheid van voetgangers moet worden voorkomen dat trottoirs en voetpaden gebruikt worden voor (ongestructureerd) fietsstallen of stalling van andere voertuigen. Dit pleit voor goede fietsstallingen en stallingen van (deel) scooters. Zie ook onderdeel fiets (punt 30). 41. Voorkom dat door vergroening van trottoirs er te weinig plek is voor de mindervaliden (rolstoel of rollator). 8 Citaat Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 41. Inhoudelijke reactie - overig	gebruiken we bij het ontwerpen. Maar we maken ook graag gebruik van kennis van gebruikers en omwonenden. Dit zijn suggesties die bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Dit kan bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk kunnen worden meegenomen. Deze figuur wordt geactualiseerd door de RSU en vervolgens weer overgenomen. Dit is uitwerking, maar een goede suggestie.

	42. Het symbool “3e keus buiten de stad” in Overvecht op de illustratie van pagina 46 staat niet goed. 43. Voorzie de P+R en P+B locaties van laadpunten en van PV panelen voor het opwekken van energie, zodat de locaties ook bijdragen aan duurzaamheid. 44. In de wijk is er sprake van vervoersarmoede. Vanuit de ambitie inclusiviteit (iedereen moet kunnen deelnemen) is het aan te bevelen dat er meer ingezet wordt op de mobiliteit voor bewoners met minder (financiële) mogelijkheden en andere beperkingen. 45. Als de ambitie is dat over 20 jaar meer bewoners van de fiets gebruikmaken, dan is het noodzakelijk om kinderen vroegtijdig de fietsvaardigheden te leren. Wij pleiten ervoor hier meer op in te zetten. Dit kan door fietsprogramma’s én door ruimte te creëren voor verkeerstuinen. Tot slot Deze zienswijze is een formele inspraakreactie, die wij als zodanig behandeld willen zien. Maar wij zien deze ook als een aanleiding om met elkaar in dialoog te gaan over mobiliteit in relatie tot de bredere context zoals beschreven in de net verschenen RSU. Wij zien het Mobiliteitsplan als een stip op de horizon (2040), maar willen met name ook met elkaar in dialoog over de middellange termijn (5-10 jaar) en de korte termijn. Want met bewoners waar wij samen deze inspraak hebben gemaakt onderstrepen we nogmaals dat het Mobiliteitsplan 2040 wat hun betreft ook een belangrijke bijdrage levert aan het oplossen van problemen die er nu zijn in de wijk, buurt en eigen straat. Wij als Wijkplatform en Bewonersplatform pakken deze handschoen graag samen met gemeente, maar ook met organisaties en bewoners in de wijk, op. Indien nodig zijn wij uiteraard bereid deze zienswijze verder toe te lichten.	Dit is zeker een aandachtspunt in het Mobiliteitsplan onder de term Mobiliteit voor iedereen. Dit wordt verder uitgewerkt in de samenwerking tussen mobiliteit en het sociale domein. Utrechtse basisschoolleerlingen doen via hun school een fietsexamen. Tevens is er aandacht voor fietsvaardigheden voor inwoners die nog niet over voldoende fietsvaardigheden beschikken.
136	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
137	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

138	Hierbij wil ik, als bewoner van de Vechtdijk, graag bezwaar maken tegen de voorgenomen plannen van een brug over de Vechtdijk die is opgenomen in het mobiliteitsplan Utrecht 2040. Ik kan er kort over zijn, het is een verschrikkelijk plan om ieders wereld en onze Vechtdijk nog meer in kleine stukjes te verdelen. De huidige voorzieningen om de Vecht over te steken zijn met de 'De Muinck Keizer brug' en de 'Marnixbrug' meer dan voldoende aanwezig. Een nieuwe brug voegt hier voor mij niets aan toe. Daarnaast zal een extra brug zorgen voor extra drukte op de Dijk wat mij niet gewenst lijkt. Er is nu al sprake van gevaarlijke situaties die alleen maar toe zullen nemen. Het geeft nu onrust en aanleg van een extra brug zal nog meer onrust geven. Ik heb er vertrouwen in dat mijn inspraak reactie u helpt bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.	Zie voor beantwoording paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.
139	*De meegestuurde afbeelding vindt u in de bijlage.* Met belangstelling hebben we kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 van Utrecht. Nieuwegein is qua mobiliteit zeer sterk met Utrecht verbonden, en andersom. Dit is te zien in het rapport Mobiliteit in Nieuwegein, dat gebruikt is als bouwsteen voor de Nieuwegeinse Mobiliteitsvisie 2030. *Pendelrelatie Nieuwegein met Utrecht en andere omliggende gemeenten (blz 13 van rapport Mobiliteit in Nieuwegein 2020)* Helaas is in dit figuur niet goed te zien welke bestemming de fietsers uit Nieuwegein in Utrecht hebben (en andersom). Echter uit de gegevens van de Fietstelweek 2016 en fietstellingen die ten behoeve van het onderzoek naar een tunnel bij de Liesbosch in 2018 zijn gedaan, blijkt dat via de Jutfasebrug zo'n 8000 fietsers per etmaal rijden en via de Nieuwegeinsebrug een kleine 3000. De potentie van deze routes ligt echter vele malen hoger. **Wiel met spaken, ook voor de fiets**	Omdat de schaalsprong fiets wezenlijk andere kenmerken heeft, dan de schaalsprong OV. Beide schaalsprongen gaan over directe routes naar Utrecht centrum en tangent/bypassroutes

	Het Utrechtse Mobiliteitsplan spreekt veelvuldig van het wiel met spaken voor het OV. Waarom niet ook zo'n wiel met spaken voor de fiets? De 'spaak' Nieuwegein - Utrecht Science Park tot snelfietsroute opwaarderen biedt kansen. Dan moet wel het middenstuk door Lunetten (vanaf de fietsbrug over de A12 tot station Lunetten) verbeterd worden en de nieuwe kruising bij de Hornbach in Nieuwegein ondertunneld. Ook valt te denken aan een soort 'binnenring' langs de Waterlinieweg, vanuit Nieuwegein te bereiken via het oostelijke fietspad langs het Merwedekanaal (Liesboschterrein). Nu moet je 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, maar dat geld kan beter besteed worden aan de bijvangst dan aan de verbreding. Papendorp en Rijnenburg Als Rijnenburg ontwikkeld wordt tot woningbouwlocatie vraagt dat veel aanpassingen, ook in Nieuwegein. De in de RSU2040 voorgestelde vier kernen, waaronder Papendorp/Galecop, zijn vanuit Nieuwegein al redelijk goed ontsloten voor fietsers met drie routes.	naar andere belangrijke bestemmingen, maar bij fiets ligt de focus meer op keuzevrijheid en fijnmazigheid. Het middenstuk Lunetten is ingetekend in de netwerkkaart fiets, evenals de aansluiting op de (regionale) fietsnetwerken van Nieuwegein-Houten. Een ondertunneling bij de Hornbach in Nieuwegein valt buiten de scope van dit mobiliteitsplan. De verbinding Oostkant Mewedekanaal-Hoograven-Waterlinieweg is ingetekend op de netwerkkaart. Zie ook paragraaf 2.1 en 2.6
140	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
141	In het mobiliteitsplan wordt meermalen aangegeven dat deelmobiliteit zal worden gestimuleerd. Hopelijk betreft dat vooral deelauto's en deelfietsen. De deelstepjes blijken vooral in plaats van lopen te worden gebruikt, terwijl OV-fiets het gebruik van de trein i.p.v. de auto mogelijk maakt. Een groot verschil! Ik heb al jaren een deelauto-abonnement en als ervaringsdeskundige wil ik mijn tips graag met u delen. Ook het onderzoek dat is gedaan https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/verkeer/deelvervoer/2019-10 -onderzoek-naar-het-gebruik-van-deelautos-in-utrecht.pdf geeft aan dat deze punten belangrijk zijn.	

	Er blijken vooral ritten met business-to-consumer auto's te worden gemaakt. Dit zijn de duurste aanbieders, met peer-to-peer auto's zijn de kosten per rit lager. Bij Greenwheels kun je maar uit 2 soorten auto's kiezen en betaal je 6 euro per uur en 0,34 euro per kilometer bij het af-en-toe-abonnement. Bij Mywheels en Snappcar heb je geen vaste maandelijkse kosten en zijn veel auto's voor 2,50 euro per uur te huren en betaal je minder dan 20 ct./km voor brandstof. Daarnaast is er bij peer-to-peer een grotere variatie aan auto's te huren: al- of geen kinderzitje, trekhaak of fietsendrager. Huisdieren mogen mee (fijn voor hondenbezitters) of juist niet (fijn voor mensen met allergie). De grootste makke van de peer-to-peer auto's is het lastige huren. Je moet de eigenaar mailen, hij moet toestemming geven en de sleutelmoet overgedragen worden. Er zijn recensies van het type "eigenaar kwam niet opdraven bij de sleuteloverdracht". Dan huur je eens maar nooit weer. De helft van de autodelers heeft geen eigen auto. Voor je je auto de deur uitdoet is het belangrijk dat je zéker weet dat je altijd vlot een auto kunnen huren als hij ineens nodig zou zijn. Op het moment dat mensen deelnamen aan autodelen, ging de eigen auto (eventueel na een tijdje) vaak de deur uit. Voordat begonnen werd met delen hadden 100 deelnemers samen minstens 47 auto's, daarna 26 (Zie pag. 15 van het onderzoek). Dat betekent dat er op 100 deelnemers zo'n 20 parkeerplaatsen vrij zijn gekomen. Prachtig natuurlijk, maar je doet je auto alleen de deur uit als je daadwerkelijk zeker weet dat er 24 /7 auto's te huren zijn in je directe omgeving. Het onderzoek onder het bewonerspanel geeft aan dat gemakkelijk reserveren belangrijk is, meerdere deelauto's in de buurt beschikbaar moeten zijn en dat de kosten laagmoeten zijn. Dat laatste vraagt ompeer-to-peer deelauto's als Snappcar en Mywheels, maar dan met makkelijker huren. Mywheels heeft inmiddels de auto's geschikt gemaakt om met je smartphone te openen. Voor Snappcar zou de gemeente daarvoor subsidie moeten verstrekken. Veruit de meeste auto's in de gemeente worden immers aangeboden via Snappcar. https://ritjeweg.nl/ Hiervan is maar een zeer beperkt deel direct en keyless te huren en te openen zijn. Voor de andere auto's is er "gedoe" rond het reserveren en de sleuteloverdracht. Terwijl makkelijk reserveren een van de belangrijkste punten is met deelauto's. Als een eigenaar van een auto hem aan gaat bieden als deelauto, dan zul je niet gauw de investering doen in een "kastje" om je de auto keyless te openen. De eigenaar zal	

	zich afvragen of hij die investering wel terug gaat verdienen. Dat is jammer, want als er wél zo'n kastje wordt ingebouwd zal de automakkelijker te huren zijn en vaker worden gehuurd. De gemeente heeft er veel baat bij als de eigenaren zo'n kastje inbouwen. Bij herinrichtingsplannen en bij sommige bouwplannen is het aantal parkeerplaatsen beperkend voor wat er gebeurt. Het Rachmaninoffplantsoen heeft de krant hiervoor gehaald. Bij de Socrateslaan worden parkeerplekken verplaatst, voor dat plan zou het enorm schelen als er 20 plekken zouden kunnen verdwijnen. Voor de herinrichting van de Ooster- enWesterkade moeten eveneens een aantal plekken verdwijnen, dan kan er een wandelroute langs het water worden gemaakt in plaats van de huidige parkeerstrook. Dit leidt tot mijn volgende suggesties. 1 . De gemeente moet het "kastje" betalen om de auto te openen, onder de voorwaarde dat de auto 4 jaar lang als "direct boeken" beschikbaar wordt gesteld op een deelautoplatform. Voor elk jaar dat iemand er eerder mee stopt, moet hij eventueel een deel van de kosten van het kastje terugbetalen. Op deze manier kunnen er in korte tijd flink wat deelauto's bijkomen, die keyless te openen zijn. Ze staan gewoon in woonwijken geparkeerd en vragen geen premiumplek bij stations) o.i.d. Dit is goed voor het gemak van huren, de zekerheid dat er altijd een auto beschikbaar is en het verlaagt de loopafstand naar de beschikbare deelauto's. 2 . Werf deelnemers die hun auto willen verhuren vooral in gebieden waar over een of twee jaar een herinrichting of een nieuw gebouw komt. Dat zijn de plekken waar overbodig geworden parkeerplekken direct door groen kunnen worden vervangen. Ook maakt het herinrichting of bouw eenvoudiger als er minder parkeerplekken terug moeten komen. Start hiermee ook bij het Rachmaninoffplantsoen! 3 . Biedt aan inwoners van de omgeving van herinrichtingen of nieuwbouw een incentive aan, (ongeveer een jaar voor de werkzaamheden) als ze zich aansluiten bij een deelauto organisatie. Het "gedoe" rond het afsluiten van een abonnement (rijbewijs uploaden etc.) hebben ze dan gehad en ze hebben ervaren dat het huren van een deelauto makkelijk en snel is. Geef daarna (en tijdens de inloop- en informatieavonden over de herinrichting/bouw) informatie over deelauto's. Maak de verschillen in kosten met de	Deze suggesties nemen we mee in de uitwerking.

	eigen auto duidelijk, veel mensen “vergeten” de afschrijvingskosten en andere vaste lasten van de eigen auto. Maak duidelijk dat als mensen nú hun auto de deur uitdoen, de ruimte direct veel mooier ingericht kan worden dan wanneer alle parkeerplaatsen “gecompenseerd” moeten worden. Geef het win-win karakter van deelauto’s duidelijk aan. Omdat er eerder al meerdere deelauto’s bij zijn gekomen in die wijk, zijn er voldoende deelauto’s aanwezig om mensen de zekerheid te geven dat er altijd een beschikbare auto is. Dit is op termijn voordeliger dan mensen vragen hun auto te parkeren in parkeergarages, waarbij de gemeente het abonnement in de garage betaalt. Bij de herinrichting rond de Socrateslaan zouden bijvoorbeeld 20 parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Dat vraagt om 100 extra deelnemers aan deelauto’s. Tussen de Socrateslaan en de roerstraat (500 m lopen) staan 6 auto’s van Snappcar en 1 van Greenwheels. Deze 6 auto’s zouden direct en keyless te huren moeten zijn en er zouden liefst nog 14 van deze auto’s bij moeten komen in deze omgeving. Voor de 100 deelauto gebruikers zijn er dan 21 auto’s beschikbaar. Dan moet het lukken om 20 parkeerplaatsen goedschiks op te heffen. Het kost de gemeente promotiemateriaal, incentives en 20 kastjes om auto’s te openen. Het levert een veel mooiere openbare ruimte op. Efficiencywinst: er hoeven niet eerst parkeerplaatsen aangelegd, die later weer weg kunnen voor groen. De ondergrond kan direct voor groen geschikt worden gemaakt, dat scheelt duur graafwerk.	
142	Met interesse hebben wij kennisgenomen van het Mobiliteitsplan 2040. We wonen ruim 30 jaren aan de Vechtdijk en volgen met belangstelling plannen die direct of indirect invloed hebben op onze woonomgeving. We wonen met veel genoegen in dit stukje Utrecht. In voorkomende gevallen denken we graag constructief mee. Wij reageren met deze inspraakreactie specifiek op de in het Mobiliteitsplan aangegeven brug over de Vecht (de Vechtbrug) in de omgeving van de Zwanenvechtlaan. We zijn geschrokken van het plan om een extra brug te realiseren. Helaas zien we met betrekking tot nog een brug alleen maar nadelen. Tegen het plan voor een brug op deze locatie (of nog een brug over de Vecht op een andere locatie) hebben wij de volgende bezwaren.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.

	> Een nieuwe brug is overbodig. De locatie van de brug bevindt zich tussen twee bestaande bruggen: de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. De afstand tussen deze bruggen is circa 1,5 km. De afstand tussen een bestaande brug en een nieuwe brug zal dus (minder dan) 750 meter zijn. Met de bestaande bruggen, die prima ingericht zijn voor gebruik door fietsers en andere verkeer, is een nieuwe brug overbodig. Er zijn routes die over de bestaande bruggen gaan. Als een route nodig is voor het gaan over een nieuwe brug, dan zal die route gecreëerd dienen te worden. De route zal niet haaks aansluiten, maar schuin, waardoor de winst in afstand veel minder zal zijn dan 750 meter. Met een gemiddelde fietssnelheid zal de tijdwinst minder dan 2 minuten zijn. > Een nieuwe brug sluit niet aan op een bestaande route. Op de betreffende locatie (en ook niet op andere locaties tussen de twee bestaande bruggen) is er geen fietsroute aanwezig aan beide zijden van de Vecht waarop een route over de brug kan aansluiten. Het aanleggen van een dergelijke route (of routes) zal een onnodig negatief effect hebben op de bestaande situaties aan beide zijden. > Een nieuwe brug zal een negatief effect hebben op de bestaande inrichting van de omgeving. Aan de zijden van Overvecht en Zuilen zijn plantsoenen gesitueerd. In de wijken zijn deze plantsoenen populaire locaties waar veel mensen wandelen en in deze rustige groene omgeving verblijven. Door de aanleg van een route naar een nieuwe brug zal in iedere wijk groen opgeofferd moeten worden. Bovendien zal het gebruik van de route door fietsers (maar ook gemotoriseerd verkeer, brommers/scooters) een negatieve invloed hebben op de locaties waar dan minder rust ervaren kan worden door mens en dier. > Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor weggebruikers. De Vechtdijk wordt volop gebruikt door fietsers, wandelaars, skaters, rolstoelers, wielrenners en andere deelnemers. In de bestaande situatie is het al een uitdaging om alle gebruikers veiligheid te bieden. Een nieuwe brug zal de bestaande situatie doorkruisen en hinder en vergroting van onveiligheid veroorzaken voor de gebruikers van de Vechtdijk.	

	> Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor scheepvaart. Een groot deel van het jaar varen recreatie- en beroepsschepen op de Vecht. Er is een grote verscheidenheid aan gebruikers, met onder meer open boten, rondvaartboten, roeiboten, kano's, waterfietsen, sups. De aanwezigheid van een brug zorgt voor hinder en onveiligheid. > Een nieuwe brug zal overlast veroorzaken voor bewoners en passanten. De bestaande twee bruggen worden gebruikt door mensen die overlast veroorzaken, door verblijf eronder en ernaast. Er is al vele jaren sprake van criminaliteit, er verblijven (met name 's avonds en 's nachts) mensen die onder meer handelen in drugs. Dat is een bekend fenomeen. De gemeente treedt niet of nauwelijks handhavend op. Een nieuwe brug zal nieuwe mogelijkheden bieden aan dergelijke overlast veroorzakende mensen. Ook zal de nieuwe brug als hangplek een aantrekkende werking hebben voor overlast veroorzakende mensen/randfiguren bij de nabij geplande prostitutielocatie het Nieuwe Zandpad. Bewoners van de Vechtdijk hebben zeer negatieve ervaringen vanuit de tijd toen de vorige prostitutielocatie in gebruik was. Een terugkeer van overlast is te verwachten als het Nieuwe Zandpad in gebruik genomen zal worden en een nieuwe brug zal het risico hierop vergroten. > Een nieuwe brug zal nadelige gevolgen hebben voor omwonenden. Door de komst van een nieuwe brug zal/zullen woning(en) moeten verdwijnen, in dit geval drijvende woningen oftewel woonboten. Bovendien zullen de (bewoners van) woningen/woonboten die gesitueerd zijn naast de locatie van de nieuwe brug nadelige gevolgen ondervinden vanwege extra verkeersbewegingen, verminderd gevoel van privacy en verminderd uitzicht en licht. > Een nieuwe brug zal zicht op het water ontnemen. Door de komst van een nieuwe brug zal het zicht op het water verminderen. Dat staat haaks op het streven van de gemeente Utrecht om zicht op het water te behouden en waar mogelijk te verbeteren. > Een nieuwe brug zal negatieve invloed hebben op het landelijke karakter.	

	De Vechtdijk is een bijzondere locatie in Utrecht. Aan de ene kant een plantsoen met veel groen en een beperkt aantal historische huizen. Aan de andere kant het water met aan een deel van de oever een aantal woonboten in gevarieerde verschijningsvormen. Een nieuwe brug zal het bijzondere karakter negatief beïnvloeden. > Een nieuwe brug zal veel geld kosten dat beter elders besteed kan worden. Voor de brug zal een investering van miljoenen euro's nodig zijn. Een exact bedrag zal niet bekend (kunnen) zijn. Onze ervaringen uit het verleden geven ons weinig vertrouwen dat de kosten op een redelijk niveau zullen zijn of blijven. Er zijn diverse projecten geweest die ver boven de begroting eindigden. Bovendien zijn er locaties in de directe omgeving waar voor verbetering het geld beter gebruikt kan worden. Denk bijvoorbeeld aan het Zandpad, dat na de sluiting/beëindiging van de prostitutie in 2013 verworden is tot een afbraaklocatie. Waar bovendien inmiddels al bijna acht jaren er grote onduidelijkheid en onveiligheid is met betrekking tot gebruik door fietsers en andere verkeersdeelnemers. Of denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van de situaties bij de bestaande twee bruggen. Als er blijkbaar gedacht wordt aan het optimaliseren van de mogelijkheden voor gebruik door fietsers, dan kan geld geïnvesteerd worden in verbetering van de routes die gaan via deze twee bruggen. We vertrouwen erop dat we hiermee een duidelijke reactie afgeven op het plan met betrekking tot de Vechtbrug. Graag vernemen we uw reactie.	
143	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
144	Graag wil ik als bewoner van de W.A. Vultostraat .., te Utrecht, reageren op het mobiliteitsplan 2040. Alle mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan - Socrateslaan ten spijt leidt dit tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.

	Als bewoner van de toch al intensief gebruikte W.A. Vultostraat vind ik dat er een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route in het mobiliteitsplan ontbreekt. Ik vind daarom dat er integraal onderzoek gedaan moet worden naar de gevolgen van de plannen voor deze route, eventuele alternatieven en mogelijke aanpassingen om de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op zijn minst te behouden en bij grote voorkeur te verbeteren. Het zou een gemiste kans zijn om van deze gelegenheid geen gebruik te maken, ik zie dus graag ook de route Erzeijstraat - W.A. Vultostraat - Briljantlaan integraal terug in het plan. Ik kijk uit naar uw reactie en zie het onderzoek graag tegemoet.	
145	Gaarne willen wij reageren op het mobiliteitsplan 2040. We hebben de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan bestudeerd. Deze kunnen niet anders leiden dan tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeystaat-Vultostraat-Briljantlaan. Deze straten krijgen nu al te veel auto's te verwerken (hetgeen erg schadelijk is voor de luchtkwaliteit). Veel automobilisten houden zich bovendien niet aan de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur (een snelheid die te zonder ook maar één snelheid-onderbrekend obstakel voor deze woonstraten te hoog is) hetgeen ook nog eens extra bijdraagt aan de onveiligheid. Daarnaast rijden er, vaak ook met hoge snelheid, zware vrachtwagens die huizen doen schudden en beven. Wij zien dan ook van de gemeente Utrecht heel graag tegemoet een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit in onze eigen Constant Erzeystraat en in de Vultostraat en Briljantlaan. We hebben nu niet de indruk dat hiermee in het mobiliteitsplan 2040 ook maar iets rekening wordt gehouden. We hebben echter alle vertrouwen in de gemeente dat dit alsnog gebeurt.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.
146	Hieronder volgt mijn inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Het gaat mij concreet om het voornemen een fietsbrug aan te leggen over de Vecht in of ter hoogte van het Niftarlakepark. Ik ben het niet eens met	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.

	het aanleggen van een fietsbrug op deze locatie en ik wil dit in een vroeg stadium aan uw college laten weten, en niet pas bij de verdere noodzakelijke uitwerking van het voornemen. Middels deze inspraakreactie wil ik er zorg voor dragen dat de brug heroverwogen wordt, en dat als ondanks de bezwaren daartegen de brug er toch met komen u op de hoogte bent van de kanttekeningen en bezwaren bij deze brug. **Concept Mobiliteitsplan 2040:** Een onderdeel van het concept Mobiliteitsplan 2040 is: "het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels (pagina 72 van het concept Mobiliteitsplan 2040)". Het voornemen tot een nieuwe schakel is het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht in het verlengde van de Zwanenvechtlaan (pagina 77 concept Mobiliteitsplan 2040). Deze brug is dan weer onderdeel van een groter plan, namelijk het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht. Dit voornemen komt ook terug in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), die nu ook ter inspraak ligt. De wens is dus duidelijk aanwezig, maar het nut en noodzaak van het aanleggen van een nieuwe c.q. extra fietsbrug over de Vecht is niet goed onderbouwd. In het concept Mobiliteitsplan 2040 is het kaartje over de exacte locatie van de fietsbrug over de Vecht niet heel duidelijk, maar het is wel duidelijk dat deze in (of in de nabijheid) van het recent vernieuwde Niftarlakepark komt te liggen. **Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen:** De voorgenomen locatie van de fietsbrug is duidelijker af te leiden uit het "verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen". Dit onderzoek geeft meer inzicht in de locatie en de drukte en andere gevolgen die de locatie keuze heeft. In dit onderzoek wordt de voorgenomen fietsbrug in de hoek van het Niftarlakepark naast de vissteiger aangelegd. Er wordt tevens aangegeven dat er voor de brug een woonboot moet wijken en dat door de aanleg van de brug een nieuwe (hoofd-)fietsroute ontstaat met circa 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Dat leidt tot een flinke toename van de verkeersdrukte door het park en daarmee een grote aantasting van de rust en het groen in het park. **Sfeerbeeld Niftarlakepark:** Dat de wens tot het aanleggen van een doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht erg groot is, blijkt uit het feit dat de deze voorgenomen fietsroute prominent aanwezig is in zowel het Mobiiteitsplan 2040 als in de RSU. De vraag is of	

	er hierbij voldoende oog is voor de lokale bijzonder-heden van de plekken waar de fietsroute langs gaat. Daarom hecht ik er aan in het kort de sfeer te schetsen van het Niftarlakepark. Het Niftarlakepark ligt aan het eind van een groene corridor langs de Vecht. De groene corridor loopt vanaf de Rode Brug of in ieder geval de Marnixbrug langs de Vecht tot ver de provincie in. In uw Visie Vechtoevers roemt u deze groene / blauwe corridor. Het Niftarlakepark is recent vernieuwd om de groene en recreatieve mogelijkheden te verbeteren. Het park wordt nu voornamelijk gebruikt om te wandelen (met wandel files in corona tijd), te spelen, te sporten, honden uit te laten en te picknicken. Het park is een oase van groen en rust, met een veelgebruikt wandelpad direct langs en evenwijdig aan de Vecht. Op dit pad is het erg goed wandelen, hardlopen en honden uitlaten aangezien hier geen fietsers mogen komen. Die fietsen namelijk langs de woningen op 300 meter van de Vecht of slaan af Plein 11 over het Zwanenvechtplein, want daar liggen de fietspaden. **<u>Ecologische verbindingszone en groen:</u>** De voorgenomen doorgaande fietsroute met fietsbrug staat haaks op de Vecht en het wandelpad langs de Vecht ingetekend. Dit betekent dat de fietsroute en de brug het park gaan doorkruisen in een ecologische verbindingszone. In de beheerverordening Zuilen is aangegeven dat dit een ecologisch waardevol stukje Zuilen is en dat er in dit stukje niet gebouwd mag worden. De ecologische verbindingszone ligt tussen de Vecht en de huizen aan het Nijenrodeplantsoen. Dit stukje park bevat een tweetal paddenpoelen met veel waterleven, waaronder veel kikkers en allerlei kleine waterbeestjes. Deze poelen trekken veel andere landdieren aan, zoals reigers, een ooievaar, kleinere voges en egels. De ecologische verbindingszone staat in de zomer vol met bloemen die veel bijen en vlinders trekken (bloemig hooiland). Er is met uw gemeente apart maaibeheer afgesproken om de biodiversiteit in dit deel van het park te behouden en te verhogen. De ecologische pluspunten van dit stuk van het Niftarlakepark zijn op de informatieborden in het nieuwe park benadrukt. De fietsroute en de fietsbrug zouden aan de kant van Overvecht eveneens uitgekomen in een gebied dat waardevol en groen is. In dat park (Vechtzoom) zitten veel vogels; ik kom daar regelmatig een buizerd, specht, puttertjes en Vlaaimse Gaaien tegen.	

	Het aanleggen van een doorgaande fietsroute en een brug door de ecologische verbindingszone en het park leidt tot strijd met de aanwijzing als ecologische verbindingszone en het bouwverbod in de beheersverordening Zuilen. De extra drukte die een dergelijke route en brug tot gevolg zullen hebben, zullen eveneens een significant negatief effect hebben op de biodiversiteit en de ecologie langs de Vecht. Dit dan weer in strijd met de visie die uw gemeente eerder had over de blauw groene ader die de Vecht door de stad moet worden (Visie Vechtsoevers). **Recreatie en beleving Vecht:** Zoals hierboven aangegeven bij het sfeerbeeld is het Niftarlakepark niet alleen ecologisch waardevol, maar wordt het park ook veel gebruikt voor rustige recreatie. Het wandelpad direct langs de Vecht wordt erg intensief gebruikt door wandelaars, hardlopers, hondenbezitters, spelende kinderen, vissers, zwemmers en mensen die hier in de zomer picknicken. Het park heeft dus de functie van een belangrijk uitje of sportaccomodatie voor veel inwoners van Utrecht. Een veel ouders zijn, langs dit pad, met hun kleine kinderen op weg naar het recent aangelegde natuurspeelbos Zuilen. Het is onbegrijpelijk dat er haaks op dit wandelpad een fietsroute en een brug zouden moeten komen. Deze leiden namelijk tot een significante toename van de fiets- / scooterverkeerdrukte in het park, terwijl het park nu door wandelaars gebruikt wordt vanwege de rust en het uitzicht. Nogmaals: in dit stuk van het park komt nu helemaal geen fietsverkeer. Daarbij tasten de aanleg van een fietsroute en een brug door het park en over de Vecht het zicht op de Vecht aan. Vanaf het wandelpad kan ik nu, lopend vanaf de Marnixbrug richting Oud-Zuilen, helemaal over de Vecht kijken tot aan de bocht bij het jachthaventje. De openheid van de Vecht zou doorbroken worden door de aanleg van een brug over de Vecht. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die nu eveneens ter inspraak voorligt, is aangegeven dat Zuilen een wijk is met weinig groen. Vanuit dat oogpunt is het onbegrijpelijk dat er is voorgenomen om juist door een zeer groen en voor recreatie veelgebruikt stuk een drukgebruikt fietspad en een fietsbrug zijn **(Verkeers-)veiligheid:** Een doorgaande fietsroute en een brug over de Vecht leiden tot een aantal kanttekeningen inzake infrastructuur en verkeersveiligheid. Er is veel recreatievaart op de Vecht en dit wordt alleen maar meer. Een deel van deze vaartuigen zijn hoog en breed. Er blijkt uit de plannen niet wat voor een soort brug er zou moeten komen, maar dit kan alleen maar een beweegbare (met noodzakelijke	

	bemensing) of een hoge brug zijn. Het eerste leidt tot noodzakelijke personele investeringen en een obstakel in de Vecht voor recreatievaartuigen. Het tweede leidt, vanwege een noodzakelijke langere aanloop, tot extra verstoring van het landschap en aantasting van het Niftarlakepark. Bij een hoge brug ontstaat tevens een verslechterd uitzicht en een verminderde lichtinval voor de woonboten aan de kant van Overvecht. Een brug leidt er tevens toe dat deze in de zomer als duikplank gebruikt gaat worden met alle risico's van dien. Er wordt op de plek waar de brug zou komen te liggen veel gezwommen in de zomer en nu springen er elke zomer al jongens van de J.M. Muinck de Keizerbrug. Er onstaat door de aanleg van een doorgaande fietsroute met een brug een verkeersonveilige situatie aan beide kanten van de Vecht. Zoals ik heb aangegeven, loopt er aan de Zuilense kant een wandel-pad direct evenwijdig aan de Vecht. De fietsers zullen gelijkvoers (met lage brug) of hoog (met hoge brug) kruisen en / of het wandelpad langs de Vecht als verlengd fietspad gaan gebruiken. Aan de kant van Overvecht ontstaat het zelfde probleem van kruisen, maar dan met een al bestaande hoofdfiets-route die heel veel door fietsers, sportfietsers, hardlopers en wandelaars wordt gebruikt. En soms door auto's die bestemmingsverkeer zijn. Dit levert eveneens grote verkeersveiligheidsrisico's op. **<u>Infrastructuur:</u>** Hierboven is al aangegeven dat er bij het voornemen een doorgaande fietsroute vanuit Leidsche Rijn naar Overvecht aan te leggen weinig rekening gehouden lijkt te zijn met de lokale omstandigheden. Het voornemen is nu om vanuit de Zwanenvechtlaan een fietspad door te trekken naar de Vecht en dan met een fietsbrug erover. Maar, dit is überhaupt niet mogelijk omdat de Zwanenvechtlaan dood loopt in een hofje met parkeerplaatsen en huizen. Er is dus vanaf de Zwanenvechtlaan geen doorgang naar het Niftarlakepark of de Vecht, terwijl die directe doorgang wel de gedachte lijkt achter de nu voorgenomen en ingetekende locatie voor een fietsbrug. De Zwanenvechtlaan zelf is ook niet de meest verkeerveilige weg om een doorgaande fietsroute over aan te leggen, gezien de in- en uitparkerende en dubbelparkerende auto's bij winkelcentrum Rokade. De Zwanenvechtlaan loopt dus in ieder geval uit op een hofje, zonder doorgang naar de Vecht. Het is daarmee de vraag of een doorgaande fietsroute over die laan met een fietsbrug op de ingetekende locatie het	

	meest logische is. Recent is veel geinvesteerd in het mooier maken van het Niftarlakepark met daarbij ook de aanleg van een nieuwe fietsbrug langs het natuurspeelbos Zuilen en de scouting Zuilen. Deze fietsbrug (die evenwijdig loopt aan de Vecht) leidt tot een goed begaanbaar doorgaand fietspad naar de J.M. de Muinck de Keizerbrug en roept dus de vraag op of een extra fietsbrug over de Vecht nodig is. Het zou misschien logischer en wenselijker zijn om geld dat beschikbaar is voor de fietsinfrastructuur te investeren in verbetering van het gebruik door fietsers van de J.M. Muinck de Keizer brug en de Marnixbrug. Ik heb ook veel gelezen over de gevraagde verneteringen aan de Demkabrug. Het lijkt mij voor een goede verbinding Leidsche Rijn – Overvecht noodzakelijker om in deze brug te investeren, omdat veel fietsers deze brug nu niet willen of durven gebruuiken. **<u>Verzoek heroverwegen nut en noodzaak en locatie fietsbrug en betrekken omwonenden:</u>** Ik verzoek u op basis van bovenstaande het nut en noodzaak van een fietsbrug over de Vecht te heroverwegen. Er zijn namelijk al twee bruggen die Zuilen (c.q. Ondiep) en Overvecht met elkaar verbinden op ongeveer anderhalve kilometer van elkaar. Daarnaast verzoek ik u, indien een fietsbrug volgens uw college toch noodzakelijk blijkt, de ingetekende locatie om alle bovengenoemde bezwaren te heroverwegen. Ik verzoek u tevens om in de vervolgtrajecten over een eventuele fietsbrug over de Vecht in een vroeg stadium intensief contact te onderhouden met omwonenden. Nu heb ik het plan om in het park voor mijn woning een drukke fietsroute aan te leggen met een brug over de Vecht moeten vernemen uit de media (RTV Utrecht) en via abstracte plannen die eigenlijk op hoofdlijnen een beleid over iets anders uiteen zetten.	
147	Met deze mail reageren wij op het mobiliteitsplan 2040. Wij hebben grote zorgen over de toename van de verkeersdruk in de straten C. Erzeijstraat – W.A.Vultostraat – Briljantlaan als de plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard “t Goylaan – Socrateslaan uitgevoerd worden. De verkeersdruk zal toenemen waardoor de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit zullen afnemen in onze straten. Wij willen dat de genoemde straten meegenomen worden in een plan om de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit te verbeteren. Wij zien jullie reactie graag tegemoet.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.

148	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
149	Na mijn deelname aan de zoom meeting dat door u gehouden is op 18.01.2021 zou ik graag het volgende onder u attentie willen brengen: **<u>Bruggen over de Merwedekade en de wijk achter de bruggen</u>** 1. **Hoezo is het noodzakelijk op 1 km 4 bruggen te hebben?** 2. **Hoezo wordt er niet voor gekozen de bestaande bruggen te optimaliseren (betere oprit van Kanaalweg na Balijelaan)?** Ik sluit mij bij het voorstel van een aantal bewoners van de Rivierenwijk aan: --- **Voorstel: Wij vragen eerst aanpassing van Socratesbrug en Balijebrug uit te voeren en dan, na monitoring in 2030-2035, te kijken wat verder nodig is.** Wij pleiten ervoor dat pas extra bruggen worden aangelegd bij gebleken noodzakelijkheid. Ook de Commissie MER heeft mbt de Merwedekanaalzone aangedrongen op monitoring en nadere uitwerking van de punten waarop en hoe op monitoring zal worden geacteerd. **---** 3. **Als de nieuwe bruggen er komen - hoe willen jullie de veiligheid op de Waalstraat waarborgen?** 4. **Hoe willen jullie de Rotonde Waalstraat / Rijnlaan inrichten, zodat afslaande auto's en fietsers geen gevaar voor elkaar vormen?** Ik verwacht hier net zo een gevaarlijk kruispunt krijgen als die bij de Rotonde Goylaan - Constant Erzeijstraat. Tijdens de presentatie is genoemd, dat bij de ontwikkeling van een wijk een Mobiliteitsplan ingediend moet worden. Gezien hoe ver de Merwedekadeprojekt is: 5. **Hoe ziet de mobiliteitsplan voor de Merwedekadeprojekt tot betrekking met de Waalstraat er uit?**	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie paragraaf 2.6.6.4 in de Nota van Beantwoording.

	Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging en antwoord op mijn vragen. Voor een gesprek en verder uitleg sta ik graag ter beschikking.	
150	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 te Goylaan afneemt?	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie paragraaf 2.12.4 in de Nota van Beantwoording.
151	Bij deze reageer ik op het mobiliteitsplan 2040. Het zijn weliswaar mooie plannen voor de Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan., maar deze zullen waarschijnlijk leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route Erzeijstraat - Vultostraat - Briljantlaan. Een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt, en ik ben erg benieuwd naar de plannen daarvoor.	Zie voor beantwoording van uw inspraakreactie de beantwoording op reactie 30.
152	Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om mijn zienswijze mbt bovenstaande onderwerpen in te dienen. Ik begrijp dat het een hele opgave is een goed plan te maken, maar er ontbreken essentiële delen om zich als burger een beeld te vormen wat deze plannen dan in de praktijk zullen betekenen. Omdat ik in de Rivierenwijk woon, zal ik in het vervolg deze als voorbeeld nemen, maar ik denk dat onderstaande aandachtspunten ook betrekking hebben tot andere wijken. 1) Er ontbreekt een mapping van het streek,- en stadsbus vervoer in alle tekeningen. Voorbeeld Rijnlaan Uw visie is om van de Rijnlaan een soort Voetgangers/fietsstraat te gaan maken. <u>Maar nergens zie ik of het straks mogelijk blijft om een stadsbus (in dit geval lijn 1) naar het Centraal station te rijden?</u> Zo ja, hoe ver liggen dan de nieuwe haltes uit elkaar? Dit soort informatie is belangrijk voor ouderen en mindervaliden. Pas dan kan men een goede inschatting van het plan maken. 2) Ouderen en mindervaliden U wilt ouderen faciliteren door het creëren van rustige fietsroutes, maar omdat hoofdzakelijk fietsers noemt, wordt een verkeerd beeld geschetst. Voorbeeld	In de kaart Basisnet in het Mobiliteitsplan is aangeven op welke routes we ontsluitende buslijnen (zoals lijn 1) willen blijven faciliteren. De provincie Utrecht maakt echter de keuze voor het lijnennet. Met het Mobiliteitsplan maken we geen keuze om het lijnennet aan te passen. Zie ook paragraaf 2.7.3 in de Nota van Beantwoording.

	Volgens het plan lijkt het dat op de Kanaalweg en over de in het plan Merwedekanaalzone voorgestelde nieuwe “loop en-fietsbruggen” naar de Rivierenwijk, niet alleen maar gewone fietsen ook bromfieters, scooters, speedpedelecs, highspeed bak/vrachtfietsen, e-bikes zijn toegestaan. Dat brengt zeer veel onveilige situaties met zich mee vooral op de kruispunten van de bruggen met het Merwedeplantsoen en de dwarslopende straaten. Buurtbewoners, bij voorbeeld ouderen die een ommetje door het Merwedeplantsoen lopen, maar ook voor spelende kinderen in de buurt lopen gevaar als bovengenoemde soorten tweewielers door onze rustige wijk mogen gaan racen. Vraag: <u>Hoe gaat u deze situaties beveiligen? Hoe gaat u de te verwachten grote toestroom van</u> <u>bromfieters, scooters, speedpedelecs etc weren uit de smalle straten in de Rivierenwijk?</u> Het zal om vele duizenden fietsbewegingen gaan! Dit is een enorme aanslag op de leefbaarheid van de Rivierenwijk, want de belangen van de huidige bewoners worden uit “gemak” vergeten lijkt het wel. Er wordt alleen maar gesproken over hoe men de nieuwe fietsers het best kan faciliteren door een fijnmazig fietsnetwerk en het vooruitzicht dat zij door rustige straten kunnen fietsen. Maar de veiligheid en drukte voor bestaande buurtbewoners is een ondergeschoven kind. Daarom pleit ik ervoor de bestaande bruggen zodanig aan te passen dat het verkeer van fietsers, bromfietsers, scooters, speedpedelecs etc via een nieuwe inrichting van de Socratesbrug en Balijebrug zal worden geleid. Dat zal geen tijdverlies voor de fietsers opleveren, wellicht gaat het zelfs sneller om b.v. het station of de binnenstad te bereiken. En zo worden ook de balangen van de bewoners van de Rivierenwijk gewaarborgd. Vragen: Waarom is er niet opnieuw een diepgaand onderzoek gedaan naar de herinrichting van de bestaande bruggen t.e de Socratesbrug en de Balijebrug? <u>Hoe kan het dat een zo toekomstbepalend plan, geen geld blijkt gereserveerd te zijn voor de herinrichting van de Balijelaan en het Balijeplein? Een uitermate cruciaal kruispunt en een spil in de mobiliteit van de Rivierenwijk.</u>	Zie voor beantwoording van vragen over de nieuwe bruggen in de Merwedekanaalzone paragraaf 2.6.6.4 van de Nota van Beantwoording. Zie voor de beantwoording van deze vraag de beantwoording op reactie 184.

	3) Luchtvervuiling en lawaai De EU milieunormen voor luchtverversing worden in dit gebied nu al overschreden Brommers, scooters en dergelijke zijn erg milieu onvriendelijker maken in vergelijking met auto's zelfs onevenredig veel lawaai. Het laatste verstoort nu al zomers de nachtrust bij openstaande ramen, laat staan als er straks een groot aantal nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone worden gebouwd en de drukte op de kanaalweg zal explosief stijgen. Vraag: <u>Hoe zorgt u voor schone lucht en een goede nachtrust in de Rivierenwijk en idem dito in andere wijken?</u> 4) Mobiliteitshubs en parkeerplaatsen Een mooi streven om de auto te weren, maar het moet wel leefbaar en praktisch blijven. Wederom worden ouderen en minder validen in uw plan niet goed meegenomen. Als men straks online bestellingen bij zo een hub lopend of met de fiets moet ophalen, zullen de twee genoemde groepen de dupe worden. Zij zijn dan aangewezen op nieuwe diensten die de bestelde items naar hun voordeur brengen wat de kosten enorm zal opdrijven en mensen met een smalle beurs onevenredig zal benadelen. De pandemie tegenwoordig laat zien hoe belangrijk het is dat mensen online boodschappen kunnen doen en deze aan de voordeur kunnen ontvangen. Ouderen kunnen door dit soort ondersteuning langer zelfstandig blijven wonen, maar hoe u dat breed gaat faciliteren ontbreekt. En zoals u waarschijnlijk ook weet: wetenschappers zeggen nu al een volgende pandemie met een ander virus een zeer reële kans is. Hoe gaat uw mobiliteitsplan hierop inspelen? Wij zijn nu immers al gewaarschuwd en de verzorging van mensen in het stedelijk gebied moet in zo een geval verzekerd blijven. De mobiliteit hubs werken alleen als iedereen gezond en goed ter been is en over voldoende financiële middelen beschikt om b.v. ad hoc auto's te kunnen huren. De huurprijzen van leenautos zijn wellicht berekend op korte afstanden, maar wat moet een gezin met kinderen die op zomervakantie willen gaan? Als iemand uit de Rivierenwijk zijn/haar auto in een parkeergarage in b.v. in Papendal moet stallen, moet dat gezin dan een taxi nemen om met koffers en al daar naartoe te rijden? Uit	De gemeente stimuleert elektrische voertuigen, zowel auto's, scooters als brommers. Met de inzet op spreiden van fietsverkeer door meerdere aantrekkelijke parallelle routes zal de drukte en daarmee overlast zich ook spreiden.

	eigen ervaring weet ik dat deelautos relatief duur zijn. Ook voor kleine afstanden en laat staan voor langere of zelfs voor een vakantie naar het buitenland. Er leven nog steeds mensen met een smalle beurs in onze wijk en ook zij hebben recht om deel te nemen aan het maatschappelijk leven. De kans is echter groot deze mensen en gezinnen noodgedwongen moeten verhuizen, omdat het te duur en onwerkbaar wordt voor hen. Ook zijn in onze wijk mensen die afhankelijk zijn van een auto om in hun levensonderhoud te voorzien. Dat werd zelfs in een rapport van Goudappel Coffing geconstateerd wat de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone betreft, maar het kreeg verder geen brede aandacht omdat men ervan uitging dat de woningen sowieso snel verhuurd/verkocht zullen worden ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Maar de ervaring leert dat wat b.v. de verkoop bij het project Nieuwe Defensie betreft, vooral de dure appartementen met parkeerplaatsen zijn verkocht en de verkoopcijfers van de andere appartementen enorm achterloopt. Vraag: <u>Wat zij uw concrete plannen om de diversiteit van bewoners in onze wijk te beschermen en mensen met een smalle beurs te faciliteren bij het gebruik van vervoersmiddelen zoals voorgesteld in uw plan?</u> Graag uw reactie.	De aanpak in 5 stappen heeft als basis om te verleiden en te stimuleren tot anders reizen. Dit betekent niet dat het verboden wordt om een eigen auto te bezitten of om boodschappen bij een fysieke winkel te doen. We stellen immers ook dat voor mensen zonder alternatief het mogelijk moet blijven om overal met de auto te kunnen komen, alleen niet altijd meer via de kortste of snelste route. Daarnaast verwachten we dat met de toename van aanbod en gemak van deelmobiliteit ook de kosten op termijn aantrekkelijker worden.
153	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 62. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk
154	Hierbij reageer ik namens Jaarbeurs op het door de gemeente gepresenteerde Mobiliteitsplan 2040 (inspraakversie van november 2020) en op de daarmee samenhangende Parkeervisie en de Parkeernormen. Om haar groei ambities op het gebied van Wonen en Werken mogelijk te maken, wil de gemeente met name het OV en langzaam verkeer versterken. Vanuit de doelstelling van gezond stedelijk leven voor iedereen, begrijpen en onderschrijven wij het belang van goede OV- en langzaam verkeer voorzieningen. Voor de bedrijfsvoering van Jaarbeurs is een goede bereikbaarheid van het Centrum, in het bijzonder de zijde Stationsgebied-Beurskwartier, van cruciaal belang. Een groot deel van de Jaarbeursbezoekers maakt gebruik van OV. Dat aandeel zal de komende	

	jaren groeien. Vooralsnog blijft voor Jaarbeurs ook de auto een belangrijke vervoersmodaliteit. Samen met de gemeente verkennen wij thans de mogelijkheden van parkeren op afstand voor Jaarbeurs en de gebiedsontwikkeling Beurskwartier. Wil parkeren op afstand voor Jaarbeurs een goed alternatief zijn, dan is het belangrijk dat een decentrale (veilige en aantrekkelijke) parkeervoorziening gecombineerd wordt met hoog frequent, snel (verbinding van maximaal 7 min.) en kwalitatief hoogwaardig voor- en natransport naar het Beurskwartier. In dat kader zijn wij verheugd met de ambitie voor de nieuwe (geoptimaliseerde) tramverbinding aan de zuid-westzijde van de stad, te weten de Merwedelijn inclusief halverwege een vertakking naar Papendorp. Wij hebben met belangstelling kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 inclusief bijlagen, en plaatsen daarbij de volgende opmerkingen en vragen: Financiën en planning - De gemeente heeft externe middelen nodig voor het waarmaken van de ambities, en daartoe een aanvraag ingediend bij het Nationaal Groeifonds. <u>Waar liggen de prioriteiten indien niet alle gevraagde middelen beschikbaar komen?</u> Op basis van het bovenstaande pleiten wij voor het met prioriteit optimaliseren/realiseren van de Merwedelijn, inclusief een aftakking naar de toekomstige Mobiliteitshub XL in Papendorp; - Tramlijnen zijn wenselijk voor de bereikbaarheid van de westzijde Centrum (Stationsgebied, Beurskwartier): ook indien financiële middelen beschikbaar zijn, zal het vele jaren duren voordat deze lijnen operationeel zijn. De stad groeit intussen gestaag door. <u>Hoe wordt bereikbaarheid in de tussentijd geborgd, los van gewenste gedragsveranderingen (zoals meer thuis werken) die in het Mobiliteitsplan 2040 worden genoemd?</u> <u>Meer in het algemeen: hoe denkt de gemeente de bereikbaarheid van de stad te borgen, gegeven het feit dat infrastructuurmaatregelen (tramlijnen, hubs, enz.) een lange adem vergen (planvorming, realisatie), en sprongsgewijs tot stand worden gebracht, terwijl de stad jaar op jaar, continu blijft groeien? Met andere woorden, hoe</u>	Zie hoofdstuk Programmeren in het mobiliteitsplan: De inzet is om als eerste de versnelling van de tramlijn naar Nieuwegein (Merwedelijn) en de tramlijn naar Papendorp te realiseren (stap 3). Zie hoofdstuk Programmeren in het mobiliteitsplan: De komende vier à vijf jaar gaan we vooral door met wat we al doen. We realiseren de projecten die al in het meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB) geprogrammeerd staan. Zie hoofdstuk Programmeren in het mobiliteitsplan.

	ziet het groeipad 2020 – 2040 er uit, waarbij de stad bereikbaar blijft, en aan welke tijdelijke- en flexibiliteitsmaatregelen denkt de gemeente daarbij? Mobiliteitsvisie 2040 - Het mobiliteitsbeleid leunt erg zwaar op parkeren op afstand en P+R locaties, maar dit onderdeel zien wij weinig concreet uitgewerkt. Wat kan daar nu over (toe-)gezegd worden, hoe ziet het ontwikkel- en realisatieproces van voorzieningen voor parkeren op afstand er uit en met welke mate van zekerheid? In dat kader wachten wij ook de nog te publiceren module Transferia (parkeren op afstand) met grote belangstelling af; - In het kader van "Netwerken Op Orde": welke tijdelijke oplossingen kan de gemeente aanbieden/garanderen voor wat betreft parkeren op afstand/P+R, zowel qua capaciteit als vervoer van deze hubs naar het Centrum, in het bijzonder naar het Stationsgebied en Beurskwartier, zolang de definitieve situatie met de bijbehorende tramlijn niet gereed is? Voor Jaarbeurs geldt OV als een concurrerend alternatief voor de auto, als het direct en frequent, concurrerend is met direct bestemmingsverkeer, en minimaal net zo aantrekkelijk is; - Naar aanleiding van de mogelijke plannen tot het éénbaans maken van de Graadt van Roggeweg op grond van doel 6: hoe gaat de gemeente de toegangswegen voor de auto naar het Stationsgebied/Beurskwartier beschikbaar houden? Een betrouwbare en efficiënte bereikbaarheid van het Jaarbeursterrein per auto en logistiek vervoer is essentieel voor het goed kunnen voortzetten van onze bedrijfsvoering; - Hoe gaat de gemeente op korte en langere termijn om met de grote stromen fietsers die nu dagelijks door het Centrum komen (met name van west naar oost, v.v.), en tot gevaarlijke situaties met voetgangersstromen leiden? Wij vragen oplossingen voor deze situatie. Niet alleen de historische binnenstad, maar ook het Centrum aan de westzijde van het spoor dient te worden ontlast van de grote fietsersstromen. Zijn er plannen voor snelle fietsroutes om het Centrum, waar lopen die routes, en wat is de status van de plannen?; - Het goederenvervoer vinden wij enigszins onderbelicht in het Mobiliteitsplan. Hoe kijkt de gemeente, in het kader van doel 7, aan tegen een logistieke infrastructuur over het water via het Merwedekanaal, tijdens bouwfasen en structureel? Hoe	Zie 2.1. Zie 2.14 Zie 2.14 Zie hoofdstuk Fiets in het mobiliteitsplan Zie hoofdstuk Fiets in het mobiliteitsplan en 2.1 Zie 2.10

	beoogt de gemeente om te gaan met toenemende stromen van pakketdiensten en afval bij groeiende inwoneraantallen? Parkeervisie en Parkeernormen - Wij pleiten voor het toevoegen van Beurskwartier 3 (het Jaarbeursterrein ten westen van het Merwedekanaal) aan parkeerzone A; - Hoe wordt het mobiliteitsfonds in de praktijk geregeld: hoogte van de kosten, toewijzing, relatie tot parkeernorm op eigen terrein? Het ontbreekt nog aan uitwerking door de gemeente van dit mobiliteitsfonds, waardoor wij op dit onderdeel geen adequate reactie kunnen geven. Wij gaan er van uit dat op een later moment inspraak op het mobiliteitsfonds mogelijk is; - Wat zijn de verhoudingsgetallen voor alternatieven voor parkeerplaatsen: in het vigerende beleid compenseert bijvoorbeeld 1 deelauto 4 reguliere auto's, en compenseren 12 fietsen 1 reguliere auto; blijven deze verhoudingsgetallen onveranderd?: - Ten aanzien van de Fietsparkeernormen bestaat de indruk dat diverse "functies" zijn weggevallen in de tabel, waardoor deze tabel niet goed leesbaar / te begrijpen is. Wij zien uw reactie op bovenstaande opmerkingen en vragen met belangstelling tegemoet. In het kader van de beoogde herontwikkeling van het Jaarbeursterrein blijven wij vanzelfsprekend graag in gesprek met de gemeente over hoe wij een invulling aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften kunnen geven, die tegemoet komt aan de voorwaarden en ambities van zowel gemeente als Jaarbeurs.	Zie 3.2 Zie parkeervisie Zie parkeervisie Zie parkeervisie
155	Bij deze wil ik graag op persoonlijke titel gebruik maken de mogelijkheid om te reageren op het mobiliteitsplan 2040. Ik ben zeer te spreken over grote delen van het plan, met name als het gaat om meer ruimte te bieden aan voetgangers, fietsers en ov. De stad wordt steeds groener en dat gaat de goede kant op. Maar helaas gaat de visie van de gemeente gepaard met een verkeersmodel "wiel met spaken" wat volgens mij niet de voorkeur van de reizigers zal hebben. Een reiziger wil zo snel mogelijk en met zo min mogelijk overstappen van A naar B komen.	Daar zijn we blij mee.

	Dit gaat beter met een groot centraal station dan door vele malen overstappen op allerlei kleine randstations. De gemeente heeft de curieuze keuze gemaakt om het vernieuwde station zo te bemeten dat het bij oplevering al te klein is. Dit had beter anders gekund. En het kan nog steeds anders. Door de Moreelsebrug op de perrons aan te sluiten kan de capaciteit van CS al drastisch worden verhoogd. Als dat in de verre toekomst nog steeds onvoldoende zou blijken, dan zouden zelfs de busperrons als treinperrons kunnen worden ingericht. Die busperrons zijn namelijk nu toch al niet ideaal. Ze zorgen ervoor dat buspassagiers die willen overstappen op CS vaak veel tijd kwijt zijn met wisselen van perron en lopen langs de lange perrons. Dat strookt niet met wat de reiziger wil. Maar ik heb zo'n vermoeden dat uitbreiden van CS zonder verdere analyse als een 'gepasseerd station' zal worden beschouwd. Als dan toch moet worden gekozen voor ontlastende randstations, doe het dan goed. De keuze om Utrecht Lunetten te gaan combineren met een nog te ontwikkelen station Koningsweg is in vele opzichten niet handig. De sporen liggen ter hoogte van Utrecht Lunetten al 300 m van elkaar vandaan. En dit moet dan een intercity station worden. De overstap vanuit de richting Houten-Den Bosch naar de richting Zeist-Arnhem en vice versa zal op dit station totaal niet prettig zijn. De reiziger zal veel liever doorreizen naar CS (intercity) of Vaartsche Rijn (sprinter) om daar met een veel kortere, droge loopafstand de overstap te kunnen maken. Eventuele verbinding met een tramlijn levert het probleem op dat er dus twee tramhaltes moeten komen voor beide stations. Als dan toch dit station moet worden opgewaardeerd, ga dan voor een station met perrons zo dicht mogelijk bij de 'splitsing' zodat de loopafstand zo klein mogelijk kan worden gemaakt. Dat betekent een locatie veel noordelijker dan nu gepland wordt. Dan wil ik daarnaast ook aangeven dat ik de keuze voor een tram van Nieuwegein naar USP via Lunetten al helemaal niet kan begrijpen. De stroom reizigers is zo groot niet. Wat er nu vanuit de richting Houten-Den Bosch naar USP moet, kan met gemak door lijn 31 van Lunetten naar USP worden gebracht. Deze lijn zit bij lange na nog niet aan max capaciteit. Bovendien is deze verbinding alleen in de spits nodig. Dat	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. 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. De overstap van trein op tram en bus kan redelijk overzichtelijk en aantrekkelijk worden gerealiseerd door de bus- en tramhaltes in het midden van de sporendriehoek te situeren. Dan liggen ze tussen beide

	rechtvaardigt geen tramlijn. De reizigers uit Nieuwegein naar USP kunnen nu gebruik maken van diverse spitslijnen. Ook deze lijnen voldoen prima en zitten nog lang niet aan maximale capaciteit. Reizigers uit de richting Bunnik-Zeist rijden door naar Utrecht Vaartsche Rijn en stappen daar over op de tram. Daar komt nog bij dat Utrecht inmiddels zou moeten weten dat een tram schreeuwend duur is. Na het debacle van de uithoflijn zou er voorzichtiger moeten worden geopereerd. Een tram is een hele dure oplossing en zou alleen moeten worden overwogen als het echt niet anders kan. Dat is op deze verbinding absoluut niet het geval. Ik kan daarnaast gewoon niet geloven dat het mobiliteitsplan voorziet in een tramlijn + hoofdfietsroute dwars door park de Koppel. Dit is een belangrijke groenvoorziening van de wijk Lunetten die door verschillende snelwegen en een spoorlijn wordt ingeklemd. We zijn allemaal heel erg opgelucht dat versmalling van dat park door een verbreding van de A27/A12 voorlopig niet doorgaat. Maar we geraken van de regen in de drup als een strook van ruim 10 meter van dat park moet worden afgesnoept ten gunste van een tramlijn en een hoofdfietsroute. Dit zou een volledig indruisen tegen het streven van de gemeente om van Utrecht een groene leefbare stad te maken. <u>Deze keuze kan ik echt niet volgen.</u> <u>Wat volgens mij de twee voorgaande punten zou oplossen is om niet station Utrecht Lunetten uit te breiden, maar een nieuw station te ontwikkelen pal onder de waterlinieweg</u>. Hier liggen de sporen nog naast elkaar zodat het een echt intercity-overstap station zou kunnen worden. De begraafplaats Kovelswade zou hier dan helaas wel voor moeten verkleind maar dat beschouw ik als acceptabel. Het grote voordeel van deze locatie is niet alleen een veel comfortabeler overstap van trein naar trein en trein naar tram. Deze locatie maakt ook een overstap mogelijk van de trein op buslijnen die over de waterlinieweg rijden. Het viaduct van de waterlinieweg zou hiervoor waarschijnlijk verbreed moeten worden om busstopplaatsen mogelijk te maken. Maar de verbinding van de trein naar buslijnen naar bedrijventerrein Rijnsweerd-Noord, het Noord-oosten van Utrecht en in het zuiden Laagraven en Nieuwegein is buitengewoon aantrekkelijk. Een station op deze plek zou de voorkeur moeten krijgen. Vooral ook omdat daardoor geen dure nieuwe HOV verbinding langs Utrecht Lunetten nodig is.	treinperrons in, met een beperkte loopafstand. Dit moet echter nog uitgewerkt worden. Zie ook paragraaf 2.7.1 van de Nota van 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. Zie ook paragraaf 2.1.3 van de Nota van Beantwoording. 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. Deze ongelijkvloerse kruisingen (dive-unders) kunnnen niet op een andere plek.

	Vanzelfsprekend is het ontwikkelen van een station hier uitdagend door de dive-unders die zijn aangelegd. Als het station (om te beginnen) een sprinterstation zou worden, zou het in het geheel geen probleem zijn. Ik denk dat het voor 2040 voldoende zou zijn om het station op die manier vorm te geven. Maar ook voor een intercity station zijn er mogelijkheden met sporen op 2 niveuas wat een heel indrukwekkend station zou kunnen worden. Deze locatie is eigenlijk fantastisch in ieder opzicht en ik begrijp daarom niet waarom er voor de spaghaat-oplossing van Utrecht Lunetten-Koningsweg gekozen wordt. De naam voor dit station ligt ook voor de hand: Utrechtse Poort. Want de waterlinieweg waar de sporen onderdoor rijden fungeert zo als een poort voor de stad Utrecht. En het te ontwikkelen gebied Maarschalkerweerd ligt nog steeds op loopafstand. Ik wilde het hierbij laten. Ik hoop dat mijn reactie aansluit bij die van andere bewoners. Want ik denk echt dat dit mobiliteitsplan bijsturing behoeft, vooral als het gaat om de plannen in de zuidoostelijke hoek van Utrecht.	
156	Graag maak ik mijn zorgen kenbaar over het Mobiliteitsplan 2040. Ik ontving informatie over het plan Zuidpoort, kennelijk bedoeld om de leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de omgeving Ledig Erf te verbeteren. Daarnaast spelen de plannen voor de stadsboulevard 't Goylaan. Door beide plannen neemt in mijn straat de verkeersdrukte toe. Ik wil u dan ook verzoeken de baten voor andere stadsbewoners niet de lasten te laten worden voor bewoners in de omgeving van de Briljantlaan/Vultostraat/Constant Erzeijstraat. Nu al is er in onze straat een hoge stikstofuitstoot gemeten, zijn meubels op mijn balkon binnen een dag met een laag roet bedekt en is er, zelfs tijdens de coronapandemie, veel geluidsoverlast. Daarbij wordt er vaak hard gereden en is het als voetganger vrijwel onmogelijk 't Goylaan over te steken. Mag ik u vriendelijk verzoeken in de plannen rekening te houden met de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit voor alle stadsbewoners, ook die in de buitenwijken?	Zie voor de beantwoording van deze vraag de beantwoording op reactie 30.
157	*De hieronder benoemde inspraakreactie is zonder de meegestuurde reactie op omgevingsvisie MWKZ dd. 8-3-2020* Hierbij geef ik op persoonlijke titel en namens de bewoners van de Dichterswijk rondom het Heycopplantsoen, verenigd in Buurtplatform Dichterswijk-West, een zienswijze op het Mobiliteitsplan 2040 (hierna te noemen Mob2040) en de Integrale	

	Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest (hierna te noemen IMKUZW). In deze zienswijze zijn citaten uit voornoemde stukken gearceerd en blauw weergegeven. Wat is het probleem? Volgens de ProbleemAnalyse Actualisering Mobiliteitsplan (7 maart 2020) levert de groei van fietsers knelpunten op. Op pagina 5 van de probleem analyse staat: *Wanneer is er op een fietspad een knelpunt?* ***1. Als fietsers niet meer naar links kunnen uitvoegen omdat de tegemoetkomende stroom fietsers te constant is (geen gaten in de stroom) 2. Als fietsers of voetgangers niet meer kunnen oversteken*** *3. Als de groentijd van het fietserslicht te kort duurt om alle wachtende fietsers te laten passeren.* En op pagina 7 van de probleemanalyse staat onder het kopje 'Knelpunten fiets' dat *"Door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone ... wordt de fietsroute langs het Merwedekanaal (Kanaalweg) zodanig druk dat een vergelijkbare situatie als nu in de binnenstad ontstaat: lastig kruisen en in- of uitvoegen.* ***Dit probleem ontstaat vooral bij mogelijke bruggen over het kanaal*** *en de aansluiting op de Van Zijstweg. ..."* De fietsroute over de Kanaalweg wordt in de Probleemanalyse specifiek benoemt als knelpunt. Er wordt ook specifiek beschreven dat dit probleem ontstaat bij mogelijke bruggen. En vervolgens wordt als oplossing dwars over de Kanaalweg thv Wilhelminawerf en het Heycopplantsoen een kruising bij deze mogelijke brug geintroduceerd (zie verbinding nr 9 in bijlage 2 van de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuid-West). Hoe kan het dan zo zijn dat deze nieuwe brug, met fietsverbinding thv het Heycopplantsoen in de Dichterswijk, bijdraagt aan het oplossen van het knelpunt, terwijl deze volgens de probleemanalyse van hetzelfde beleid juist een knelpunt introduceert? Of moet deze opmerking in de probleemanalyse gelezen worden dat de mogelijke nieuwe brug geen oplossing is voor de genoemde knelpunten? Beleid zonder participatie In Bijlage 5 wordt verslag gedaan van participatie. Dit verslag bewijst dat er geen enkele vorm van participatie met de bewoners van de Dichterswijk is geweest, rond het voorliggende beleid van nieuwe en 'versterkte' verbindingen door de Dichterswijk, dat integraal onderdeel is van Utrecht Zuid-West. Waarom is er wat betreft Mob2040 en de IMkUZW geen participatie geweest met de bewoners van de Dichterswijk, terwijl de voorliggende verbindingen verregaande impact hebben op de Leefbaarheid en bestaande en nieuwe parken in de wijk?	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie 2.1

	Relatie met besluitvorming Omgevingsvisie Merwedekanaalzone In bijlage 3 wordt de relatie beschreven tussen het Mobiliteitsplan2040 en de Omgevingsvisie merwedekanaalzone (hierna te noemen OmgMWKZ). Er staat: *De omgevingsvisie wordt in 2021 aan de raad ter besluitvorming aangeboden.* Er is in een klein kader beschreven wat de relatie is met de eerdere Bruggenstudie als onderdeel van OmgMWKZ. Uit het kader blijkt dat deze nieuwe scenario studie specifieker rekening houdt met verdere doorontwikkeling van Utrecht Zuid-West. *Relatie met bruggenstudie: Binnen de besluitvorming van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is de rapportage 'Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' beschikbaar. De studie voor Utrecht Zuidwest bouwt hierop voort, met name met scenario 1. Er zijn ook verschillen: de studie voor Utrecht Zuidwest richt zich op een hoger schaalniveau. Daarnaast houdt deze studie specifieker rekening met verdere doorontwikkeling van Utrecht Zuidwest op de middellange termijn (ca 9.000 extra woningen en ### extra arbeidsplaatsen in Zuidwest).* Zowel OmgMWKZ als IMKUZW en MOB2040 spreken allen van een nieuwe fietsverbinding en brug thv het Heycopplantsoen. In communicatie over MOB2040 werd geschreven dat een besluit over de benoemde brug onderdeel uitmaakt van de besluitvorming over OmgMWKZ en niet MOB2040, terwijl er betreffende deze brug, die nu als wijk-wijk verbinding is opgenomen in Mob2040 en IMKUZW wel conclusies worden getrokken, en specifieke analyses worden toegevoegd die eerdere berekeningen mogelijk tegenspreken en aantonen dat eerder nieuwe knelpunten onvoldoende naar voren kwamen. Hoe als bewoner van Utrecht Zuid-West wordt mijn inspraak en zienswijze integraal meegenomen? Dit terwijl beleid versnipperd wordt aangeboden en de inspraak reactie op OmgMWKZ enorm vertraagd is? Er zijn zelfs, nog niet publieke vervolgstudies uitgevoerd, die indirect een reactie zijn op eerder geuitte bezwaren? Wanneer kan ik deze vervolgstudies ontvangen? Specifiek beleid voor Utrecht Zuid-West In bijlage 3 wordt de relatie beschreven tussen het Mobiliteitsplan2040 en Bijlage 2 Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest (hierna te noemen IMKUZW) en de bijlagen daarbij. In de raadsbrief staat de probleemstelling beschreven: *Hoe zorgen we dat niet alleen de nieuwe bewoners maar ook **de bestaande bewoners van de omliggende wijken een prettige en gezonde leefomgeving houden** en zich*	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	prettig kunnen verplaatsen? ***Hiervoor is een maatregelenpakket ontwikkeld****. Dit maatregelenpakket en hoe tot dit maatregelenpakket tot stand is gekomen is toegelicht in bijgevoegd rapport Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. Het maatregelenpakket voor Zuidwest is onderdeel van het concept mobiliteitsplan 2040. Besluitvorming over de koers en maatregelen van de studie Zuidwest loopt via het mobiliteitsplan 2040.* ***Het college heeft besloten de studie Zuidwest met deze brief mee te sturen om alle inzichten te delen over mobiliteit in Zuidwest.*** De impact van een mogelijke nieuwe wijk-wijk verbinding is zodanig dat de Dichterswijk een minder prettige en minder gezonde leefomgeving wordt. Dit heb ik reeds eerder beschreven in mijn inspraakreactie op OmgMWKZ. Deze heb ik daarom integraal als bijlage op deze zienswijze bijgevoegd. Na het integraal lezen van de IMKUZW blijft de vraag waar het maatregelen pakket is beschreven over hoe de Dichterswijk-West, na aanleg van een brug thv van het Heycopplantsoen en een nieuwe fietsverbinding, een prettig en gezonde leefomgeving houdt? Dit is niet terug te vinden. Kunt u deze mij doen toekomen? Ik vind dit nalatig en kan zondere verdere onderbouwing van het Gemeente Utrecht enkel en alleen de conclusie trekken dat mijn woonomgeving en buurt ernstig aangetast wordt en dat versnipperd beleid wordt aangeboden, die een integrale onderbouwing en afweging onmogelijk. Hoe kan ik als bewoner van de Dichterswijk in Utrecht Zuid-West controleren of monitoren zoals u dit noemt dat mijn woonomgeving prettig en gezond blijft, terwijl beleid versnipperd wordt aangeboden? Deze termen worden veelvuldig gebracht als conclusie, maar zonder verdere onderbouwing. Wat is de betekenis van deze inzichten en lessen voor het voorgenomen beleid met betrekking tot Mob2040 en IMKUZW? Wat is de juridische betekenis en concequentie van een ‘inzicht’ en een ‘les’? Modelresultaten fiets In Bijlage 4 ‘Modelresultaten fiets’ van de IMKUZW wordt ingegaan op het basisscenario en wordt gerekend aan scenerio 1, waarbij de brug thv de Heycopstraat is meegenomen als mogelijke wijk-wijk-verbinding. Nergens wordt de les of conclusie getrokken dat de voornoemde brug een bijdrage levert aan het oplossen van de problemen uit de Probleemanalyse. Waarom wordt de conclusie niet getrokken dat de verbinding thv de Heycopstraat niet of nauwelijks bijdraagt?	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie 2.1 Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	De beschrijving van het basisscenario roept de volgende vragen op. Er staat: *Inzoom op de verplaatsingsbehoefte fietsverkeer binnen Utrecht Zuidwest* ***(basisscenario).*** *Het fietsverkeer in Utrecht Zuidwest krijgt te maken met ruwweg een verdriedubbeling van het huidige fietsgebruik. Ten eerste is er groei door toename van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Ten tweede gaan mensen verhoudingsgewijs meer fietsen. Dit komt door een combinatie van reeds besloten mobiliteitsprojecten,* ***beschikbare restcapaciteiten binnen de mobiliteitsnetwerken*** *en de nieuwe verdichtingslocaties, inclusief bijbehorende parkeer- en mobiliteitsmaatregelen.* Hoe groot is de beschikbare restcapaciteit van de bestaande bruggen? Waar staan deze restcapaciteiten beschreven? En hoe zijn deze restcapaciteiten meegenomen in de afweging van de noodzaak van nieuwe bruggen?	De restcapaciteit van bestaande bruggen is niet kwantitatief meegenomen in de afweging ten behoeve van de noodzaak van nieuwe bruggen.
	Kruisen van de Kanaalweg als oplossing (Oost-West verbindingen) Op pagina 22 van de IMKUZW staat de samenvatting van de belangrijkste inzichten uit de modelanalyses van de fietsscenario's. De eerste 2 inzichten gaan in op Oost-West verbindingen. Er staat: *1. Nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal (brug 'Heycopstraat', 'Waalstraat', 'Zijldiepstraat', 'Jutfasepunt' en 'Overijssellaan') zorgen voor voldoende spreiding van het fietsverkeer in oost-westrichting.* Hoe wordt bepaald wat voldoende spreiding is? Aangezien, zoals in de Probleemanalyse is beschreven, er geen norm is voor de capaciteit van een fietsroute. Wat is de bijdrage van een individuele brug? Dit inzichten is wat betreft de brug Heycopstraat niet onderbouwd. Indien u hier onder over denkt, ontvang ik graag een inhoudelijk onderbouwd inzicht.	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan
	Een niet bestaand probleem oplossen *2. Een nieuwe Nicolaas Beetsverbinding ontlast de van de Seijpesteijntunnel (afvlakking van de groei) en de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat. Vanaf de Nicolaas Beetsverbinding moeten fietsers via een snelle hoofdroute via de Veilinghavenkade richting de Van Zijstweg en Jaarbeursgebied worden geleid.* ***Op dit manier leidt de Nicolaas Beetsverbinding niet tot te grote fietsstromen via de nieuwe loop- en fietsbrug 'Heycopstraat'.*** Wat is de achtergrond en cijfermatige onderbouwing van deze conclusie? De brug Heycopstraat zal enkel een nieuw knelpunt op de Kanaalweg introduceren, terwijl die juist als een fietssnelweg wordt ingericht.	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Kunt u dit concluderende inzicht wat betreft te grote fietsstromen, uberhaupt onderbouwen met specifieke analyses betreffende de brug Heycopstraat? Hoe zijn te grote fietsstromen uberhaupt gedefinieerd? Als er geen Heycopbrug komt is er ook geen probleem. Ook dit inzicht is dus wat betreft de noodzaak van de brug Heycopstraat niet onderbouwd. Sterker nog, als er geen te grote fietsstroom is, waarom is er dan een extra verbinding juist op deze plek nodig? De Heycopbrug draagt niet bij aan een optimale spreiding In Bijlage 4 'Modelresultaten fiets' van de IMKUZW wordt bij het ingegaan op het basisscenario ook het volgende geschreven. *Het beeld toont dat zowel in oost-west- als in noord-zuidrichting overbelasting dreigt te ontstaan op de fietsroutes in Utrecht Zuidwest**, vooral rond kruispunten waar verkeersstromen elkaar ontmoeten**. Dan gaat het o.a. om de Kanaalweg, Mandelabrug-Van Zijstweg-Croeselaan, Balijebrug en -laan, brug 'Waalstraat', Socratesbrug en -laan, omgeving Vaartsche Rijn en Utrecht Centraal. Naast het zo goed mogelijk inrichten van bestaande routes op drukkere stromen en het aanpassen van verkeerslichten, **is het nodig om de stromen optimaal te spreiden over het netwerk.** Dit in het verlengde van de CROW-richtlijnen over fijnmazigheid (300 tot 500 m).* Op pagina 66 van bijlage 2.1 wordt ingegaan op de scenarios en wordt de relatie met de bruggenstudie van de OmgMWKZ beschreven. Er staat: *Opbouw van scenario's voor het fietsverkeer: Om de fietsstromen goed in te passen, is het nodig om de fietsstromen zo goed mogelijk te spreiden over meerdere routes. Dit sluit ook aan op het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De volgende hoofdscenario's zijn onderzocht:* *Hoofdscenario 1. Versterken fietsnetwerk met extra oost-west-fietsverbindingen om de groei zo goed mogelijk op te vangen met een fijnere maaswijdte van het fietsnetwerk.* *Hoofdscenario 2. Additioneel versterken fietsnetwerk met extra noord-zuid - fietsverbindingen om de groei zo goed mogelijk op te vangen. Daarnaast bevat dit scenario extra oost-westschakels elders in het netwerk en fietsroutes ter ontsluiting van knooppunten zoals treinstations en P+R-voorzieningen. Deze geven verdere verfijning van de maaswijdte van het fietsnetwerk.*	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Ad 1. Wanneer de getrokken lessen uit scenario 1(extra Oost-West verbindingen, lees bruggen) bestudeerd worden blijkt dat de verbinding thv de Heycopstraat niet bijdraagt aan het oplossen van de problemen op de knelpunten en daarmee het opvangen van de groei. Hoe onderbouwt u deze comclusie? Waarom wordt de conclusie niet getrokken dat de verbinding thv de Heycopstraat niet of nauwelijks bijdraagt? Ad 2. Wanneer scenario 2 in detail wordt bekeken betreft het hier geen nieuwe verbindingen, maar slechts het aanwijzen van bestaande straten in en om de Dichterswijk (en ook in zuidelijke Westraven) als fietsroutes. Hoe dragen de verbindingen in en om de Dichterswijk bij een het ontsluiten van knooppunten zoals treinstations en P+R-voorzieningen? Op pagina 68 van bijlage 2.1 worden lessen getrokken uit de scenario 2. Hierbij volgt geen conclusie over de aangewezen fietsroutes door de Dichterswijk. Kan hieruit geconcludeerd worden dat deze verbindingen geen bijdrage leveren aan het versterken van het fietsnetwerk? Haakse bochten en een doodlopende straat Bij scenario 1 wordt de volgende conclusie getrokken, waarbij ook de fietsroutes in en om de Dichterswijk uit scenario 2 al in het model zitten. *Effecten analyse fietsscenario 1 samengevat: Scenario 1 zet primair in op het optimaal spreiden van oost-west-fietsverkeer door o.a. de aanleg van nieuwe loop- en fietsbruggen. Deze nieuwe schakels zijn altijd onderdeel van langere fietsroutes aan weerszijden van de bruggen. Zo sluiten de routes goed aan op de rest van de stad. Eerste les is dat nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal bijdragen aan een betere spreiding van fietsers over meerdere fietsroutes. Dit geldt vooral voor nieuwe loop- en fietsbruggen 'Zijldiepstraat' (minder drukte op brug 'Waalstraat') en 'Jutfasepunt' (dubbelbrug over Merwedekanaal en Vaartsche Rijn, geeft minder drukte op Socratesbrug). De fijnere maaswijdte geeft fietsers meer routekeuzevrijheid. Dankzij de spreiding over meerdere bruggen blijft het fietsgebruik ook in kleinere straatjes op acceptabel niveau.* Er staat dat nieuwe schakels altijd onderdeel zijn van langere fietsroutes aan weerszijden van de bruggen. In het geval van de brug over de Heycopstraat klopt dat feitelijk niet. Er is geen lange fietsroute aan de West-zijde. Er is slechts een kronkelende aaneenknoping van straatjes dwars door bestaande en nieuwe wijken. Hetzelfde geldt voor de Oost-zijde, namelijk de Dichterswijk. Er is geen logische lange	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	fietsverbinding, want de Dichterwijk wordt ontsloten via de bestaande routes (knelpunten) aan de noordzijde via de Van Zijstweg en via de Balijelaan aan de Zuidzijde. Zelfs als de pas in scenario 2 geintroduceerde versterkte route via de Nicolaas Beetstunnel bedoeld wordt dan loopt die route niet via de nieuwe brug, maar via de bestaande Mandelabrug en de Veilinghaven. Deze conclusie geldt mogelijk voor andere verbindingen, maar niet voor de Heycopbrug. Kunt u dit toelichten of rectificeren voordat dit beleid aangeboden wordt aan de raad? Aantasting van de Natuur en het Groen van het Oeverpark Dichterswijk Wanneer we in detail kijken naar de voorgestelde Heycopbrug zal deze zorgen voor meer fietsers dwars door een aaneenschakeling van groen in het Oeverpark Dichterswijk (Ringpark, Heycopplantsoen, Merwedeplantsoen); en dwars door een wandelgebied en midden door een wijk langs speelplaatsen en scholen. Wat is een acceptabel niveau? Aangezien alleen percentages gegeven zijn, kan deze conclusie niet beoordeeld worden. Sterker nog, wanneer er geen Heycopbrug komt zullen de 4 dubbele fietspaden op de Mandelabrug en Balijebrug de fietsstromen cijfermatig prima aankunnen en zullen er minder fietsers door kleine straatjes hoeven fietsen. Hoe is de impact van nieuwe fietsstromen dwars door het enige groen/park in een bestaande wijk meegenomen in de afweging? En wat is de cijfermatige impact (aantallen)? Wat is acceptabel? Wie vraag je dat? Op pagina 8 van de probleemanalyse staat dat *Mogelijke maatregelen zijn het verder versterken van bestaande routes, maar ook nieuwe routes om de overbelaste routes met aantrekkelijke alternatieve routes te ontlasten.* Wie bepaalt wat een mogelijke aantrekkelijke alternatieve route is? Als dit de gemeente is, hoe wordt dit dan bepaald? Wat is de rol van de huidige bewoner van de wijk waarin een nieuwe verbinding komt bij het tot stand komen van dit beleid? Wanneer valt een mogelijke on-aantrekkelijke route, zoals de verbinding over de Heycopbrug af van de lijst met mogelijke maatregelen? *Effecten analyse fietsscenario 1 samengevat: Een tweede les is dat de Nicolaas Beetsverbinding de van de Seijpesteijntunnel en de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat ontlast. Vanaf de Nicolaas Beetsverbinding moeten fietsers via een snelle hoofdroute via de Veilinghavenkade richting de Van Zijstweg en Jaarbeursgebied worden geleid.* ***Op dit manier leidt de Nicolaas***	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Hoofdstuk Fiets van het Mobiliteitsplan 2040. Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan en paragraaf 2.1 Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Beetsverbinding niet tot te grote fietsstromen via de nieuwe loop- en fietsbrug 'Heycopstraat'. En op pagina 7 van de eerder genoemde Probleemanalyse staat ook dat er voor fietsverkeer geen normwaarden zijn voor het maximum aantal fietsers dat een route kan faciliteren: *Voor fietsverkeer zijn geen normwaarden bekend voor het maximum aantal fietsers dat een route kan faciliteren zonder problemen (oftewel de capaciteit van de weg voor fietsers).* Deze 2e les (conslusie?) roept meerdere vragen op. Deze zijn hieronder uitgewerkt: Hoe kan dan de conclusie over een acceptabel niveau in kleinere straatjes van de Dichterswijk, door betere spreiding over meerdere bruggen worden onderbouwd? Wat is een acceptabel niveau? Aangezien alleen percentages gegeven zijn en gegeven het ontbreken van een norm, kan deze conclusie niet onderbouwd nog beoordeeld worden. Zou deze conclusie uit het plan moeten worden verwijderd? Kunt u aangeven hoe de acceptabiliteit van de niet te grote fietsstromen zijn beoordeeld? Waar is weergegeven dat de fietsers over de fiets verbinding thv de heycopstraat de bestemming NB-tunnel hebben? Dit wordt niet onderbouwd. Wat is de herkomst/bestemmingsmatrix? De theoretische verplaatsingen over de Heycopbrug kunnen net zo goed theoritische Noord-Zuid fietsers zijn die normaliter voor de Balijebrug of Mandelabrug kiezen, terwijl die bruggen deze extra capaciteit makkelijk aan kunnen. Wat zijn 'niet te grote fietsstromen'? Waar is dit kwantitatief uitgewerkt, inclusief analyse van de herkomst en bestemming van deze fietsstromen? Welk verkeersmodel is gebruikt voor dit beschreven scenario's? Aangezien het VRU3.4 dat gebruikte werd ter onderbouwing van OmgMWKZ en de gerefereerde bruggenstudie slechts als horizon het jaar 2030 had en de Nicolaasbeets verbinding geen onderdeel uit maakte van het VRU3.4. Is er een update van het verkeersmodel beschikbaar? De conclusie van de beoordeling van VRU3.4 was dat dit model onnauwkeurig is betreffende fietsstromen. Hoe kan het dan dat het model nu gebruikt wordt voor een 10 jaar langere termijn? Wanneer heeft de validatie van het gebruikte verkeersmodel plaatsgevonden met betrekking tot de uitwerking ten behoeve van de onderbouwing van de onderliggende scenarios? Hoe kunnen met in achtneming van bovenstaande uberhaupt conclusies, inzichten of lessen getrokken worden over noodzaak of acceptatie?	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie hoofdstuk Kwantitatieve onderbouwing van het Mobiliteitsplan 2040. Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Spreiden over Noord-Zuid verbindingen – de niet bestaande bijdrage van de Heycopbrug Op pagina 22 van de IMKUZW staat de samenvatting van de belangrijkste inzichten uit modelanalyses van de fietsscenario's. De inzichten 4 en 5 gaan in op spreiding over Noord-Zuid verbindingen *4. Omwille van fijnmazigheid van het fietsnetwerk en maximale inzet om de Kanaalweg te ontlasten zijn hoogwaardige parallelle routes nodig via de Rijnlaan en de Europalaan (tot aan de Jutfasebrug nabij Nieuwegein). De Europalaan draagt alleen bij aan ontlasting van de Kanaalweg indien de fietsroute snel genoeg is.* ***Een hoogwaardige fietsverbinding via de Rijnlaan is gekoppeld aan de keuze voor nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal.*** *Een kwaliteitsimpuls van de kruispunten zijn noodzakelijk voor het creëren van hoogwaardige parallelle routes.* De Rijnlaan is op geen enkele manier te koppelen aan de brug thv de Heycopstraat. Zie daarvoor de analyse hieronder. Dat er een kwaliteitsimpuls voor kruispunten nodig is heb ik al eerder betoogd. Zie hiervoor de bijlage. Het bovengenoemde inzicht 4 is niet geldig wat betreft de brug Heycopstraat. Kunt u dit expliciet vermelden bij het aanbieden van dit beleid aan de raad? *5. Ondanks maximale inzet op spreiden van fietsers blijven plekken met grote fietsdrukte over: de Kanaalweg, Van Zijstweg-Croeselaan, Balijelaan-Vondellaan en omgeving Ledig Erf.* ***Hier zijn onorthodoxe maatregelen nodig voor een veilige en prettig oversteekbare situatie****: bijvoorbeeld extra brede fietsroutes, aanbrengen van oversteeksteunpunten, verdere verluwing van autoverkeer, speciale fietspleinen of het uit elkaar trekken van verkeersstromen of juist shared space-achtige oplossingen.* Hoe kan het zijn dat de Heycopbrug, met nieuwe fietsverbinding thv het Heycopplantsoen in de Dichterswijk, bijdraagt aan het oplossen van de grote fietsdrukte het knelpunt de Kanaalweg, terwijl deze volgens de probleemanalyse van hetzelfde beleid juist een knelpunt introduceert? Of moet deze opmerking in de probleemanalyse gelezen worden dat de mogelijke nieuwe brug geen oplossing is voor de genoemde knelpunten? Of is dat niet het geval en wordt hier bedoeld dat er juist nog meer miljoenen euro's gereserveerd moeten worden voor extra onorthodoxe maatregelen, die wel nodig zijn na de introductie van extra problemen op de Kanaalweg, maar die verder niet beschreven zijn of worden uitgewerkt? *Vierde les is dat de drukte op de noord-zuid-fietsroutes in Utrecht Zuidwest slechts beperkt afneemt dankzij extra oost-west-verbindingen.*	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Uit de gepresenteerde percentages bij zowel scenario 1 als 2 blijkt dat de Heycopbrug en de fietsroutes door de Dichterswijk niet bijdragen aan het oplossen van knelpunten in Utrecht Zuid-West. Er is geen wezenlijke bijdrage aan het oplossen van knelpunten Oost-West routes en ook niet op Noord-Zuid-fietsroutes. Waarom wordt de conclusie dan niet getrokken dat de brug thv de Heycopstraat niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten? Zowel Kruisen als Spreiden – het combinatie scenario Op Pagina 54 van bijlage 2.1 staat: *Effecten analyse combinatiescenario samengevat (fiets). Dit scenario zet in op zowel het optimaal spreiden van oost-west verkeer, als het optimaal spreiden van het noord-zuid-fietsverkeer met nieuwe verbindingen.* ***Nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal dragen bij aan een betere spreiding van fietsers over meerdere fietsroutes.*** *Dit geldt vooral voor nieuwe loop- en fietsbruggen 'Zijldiepstraat' (minder drukte op brug 'Waalstraat') en 'Jutfasepunt' (dubbelbrug over Merwedekanaal en Vaartsche Rijn, geeft minder drukte op Socratesbrug).* ***Dankzij de spreiding over meerdere bruggen blijft het fietsgebruik ook in kleinere straatjes op acceptabel niveau.*** Ook op Pagina 54 van bijlage 2.1 staat: *Knelpunten blijven kruispunt Croeselaan/van Zijstweg, omgeving Ledig Erf en omgeving Vondellaan/Croeselaan.* Zoals reeds eerder betoogd bij de inspraak op OmgMWKZ (zie bijlage) en nu ook aangetoond door de lessen uit de voorliggende scenarios, zal een brug thv het Heycopplanstoen geen bijdrage leveren aan de spreiding over Oost-West fietsroutes. De berekeningen van de verkeersstromen over deze nieuwe verbinding tonen alleen aan dat een klein deel van de enorme capaciteit van de Balijbrug verschuift naar de wijk. Een klein deel met grote gevolgen voor de wijk. Dit is ook te zien in de scenarioberekeningen bij de puur lokale en theoretisch percentuele afname ter plekke, midden op de brug, maar niet op de iets verderop gelegen knelpunten op de Oost-West routes. Dus de Heycopbrug zal een negatief hebben op de Leefbaarheid van de Dichterswijk-West, terwijl niet op detailniveau is gekeken naar de impact op de wijk. En de Heycopbrug is dus niet nodig voor spreiding van verkeer over de parallele Noord-Zuid of Oost-West routes. Waarom wordt tegen wil en dank in dan toch vastgehouden aan deze beoogde verbinding?	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Derde les is dat een nieuwe loop- en fietsbrug 'Overijssellaan' meer functioneert op wijk-wijkniveau. Deze conclusie zou ook getrokken kunnen worden over de Heycopbrug, maar dat wordt niet gedaan. Betekent dat dit niet opgaat voor de fietsbrug thv de Heycopstraat? De intensiteitsveranderingen van deze 2 bruggen zijn vergelijkbaar. Dit is echter in tegenspraak met de VRU3.4 uitkomsten als onderbouwing van de OmgMWKZ en de gerefereerd bruggenstudie, waarin de Heycopbrug als noodzakelijk werd beschouwd om wijken te verbinden. En dat terwijl uit deze integrale studie met langere horizon blijkt dat de intensiteit aan de MWKZ kant nauwelijks veranderd en de intensiteit in de Dichterswijk enorm toeneemt en in het rood schiet, zonder duidelijke bijdrage aan afname op de knelpunten. Waarom wordt er geen vergelijking gemaakt met de uitkomsten uit de bruggenstudie bij de OmgMWKZ? Is het een juiste conclusie dat door deze integrale studie nog duidelijker is dat de brug thv de Heycopstraat niet bijdraagt aan oplossing van de knelpunten en deze zelfs kan verergeren? *Vierde les is dat de drukte op de noord-zuid-fietsroutes in Utrecht Zuidwest slechts beperkt afneemt dankzij extra oost-west-verbindingen.* Waarom wordt ondanks deze conclusie, dit inzicht of deze les toch vastgehouden aan deze beoogde verbinding? Kunt u niet beter deze verbinding direct schrappen? Integrale Bijlage: Dichterswijk inspraakreactie v4.pdf dd 8 maart 2020 (Inspraakreactie op Omgevingsvisie, deel 2 Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda Bestuurlijke besluitvorming 17 december 2019 B&W besluit ter inzagelegging Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, stedenbouwkundig plan Merwedekanaalzone en onderliggende stukken.)	
158	Hierbij geeft het bestuur van het Suwo een zienswijze op het Mobiliteitsplan 2040 en de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. **Algemeen** Essentiele informatie ten behoeve van deze inspraak op het mobiliteitsplan 2040 ontbreekt.	Zie 2.1 Concrete aantallen wekken de suggestie dat we tot op detail de verkeersstromen in 2040 kunnen voorspellen. Zie ook 2.1

	Daarnaast maakt de door de gemeente gemaakte keus om over te stappen van aantallen naar % het onmogelijk om eerdere studies te vergelijken met dit mobiliteitsplan Waarom is er gekozen voor een andere nl, presentatie op basis van percentages ipv een exacte doorrekening met concrete aantallen zoals bijvoorbeeld in de bruggenstudie Merwedekanaalzone? Vragen die gesteld werden tijdens de informatieavonden konden niet beantwoord worden. Voor ons is het dus onmogelijk om een zienswijze te schijven omdat een onderbouwde zienswijze afhankelijk is van de antwoorden op onderstaande vragen. Ronduit gênant was dat tijdens de drie informatiebijeenkomsten o.a. door diverse bewonersplatforms, een vertegenwoordig van de Fietsersbond en het SUWO keer op keer dezelfde vragen zijn gesteld. Die keer op keer niet inhoudelijk beantwoord konden worden. Onze openstaande vragen zoals ingeleid tijdens informatieavond zijn hieronder nader uitgewerkt. **Het mobiliteitsplan 2040 en het verkeersmodel** Het detailniveau om het plan te beoordelen en dat nu niet gegeven wordt is wel relevant voor het kunnen beoordelen van deze nota aangezien het in dit plan juist niet alleen om beleidsprincipes gaat maar ook om concrete maatregelen die effect op wijkniveau en zelfs buurtniveau hebben. Vandaar de volgende vragen. De gepresenteerde mobiliteitscijfers geven geen inzicht in de daadwekelijke situatie nu en of van voor Corona. Is dit juist? Noch geven de cijfers inzicht in de verwachting voor 2040. Is dit juist? Waarop baseert de gemeente zich dan wel? Hoe verhouden de inwoneraantallen voor Utrecht zoals in het model gebruikt (450.000) zich tot feiten waaruit blijkt dat het verwachtte inwoneraantal niet gehaald is in 2020 ev en de woningbouw terugzakt? De gemeente geeft zelf aan dat de modal split en ritlengteverdeling, die niet bij de stukken zitten, minder nauwkeurig zijn op wijkniveau, laat staan dus buurtniveau. Is dit juist?	Ja Nee Zie hoofdstuk Kwantitatieve onderbouwing van het mobiliteitsplan en paragraaf 2.15 Wij gaan uit van de verwachtte inwoneraantallen in 2040, zoals opgenomen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht en Mobiliteitsplan 2040. Zie paragraaf 2.3 en 2.15 Ja Nee Toegevoegde waarde. Nee

	En dat deze cijfers geen inzicht geven op afstanden van minder van 1 km. Is dit juist? Wat is naar uw mening de waarde van het model als het gaat om voetgangers en het binnen "10 minuten" bereikbaar zijn van scholen en voorzieningen? Het model bekijkend lijkt het erop dat de gemeente niet over cijfers per afstandsklasse beschikt. Is dit juist? Voor het genereren van betrouwbare cijfers over verplaatsingen kleiner dan 1 km is het verkeersmodel niet geschikt Is dit juist? Zijn er wel concrete cijfers beschikbaar op basis van de monitoring waarvan sprake is bij de probleemanalyse mobiliteitsplan (raadsbrief 17-03-2020)? Zo ja dan zouden wij die graag uitgesplitst per verkeersstroom ontvangen zo nee, waarom zijn deze niet leverbaar? Het OV is vertraagd door Corona. Het OV zou juist tot daling van het autogebruik in Utrecht moeten leiden of er minimaal voor moeten zorgen dat het aantal verkeersbewegingen per auto niet toeneemt. Het OV verwacht zelf dat het 5 jaar duurt voordat de reiziger is teruggekeerd. Wat is het effect van deze 5 jaar op het autogebruik in Utrecht? Hoe verhoudt dit zich tot Mobiliteitsplan? Wat is het effect van Corona op het gebruik van deelauto's? Zitten de effecten van deelauto's en MaaS waar zoveel van verwacht wordt in het verkeersmodel en in het bijzonder voor de Merwedekanaalzone? In de raadsbrief (30-11-2020) staat dat de effectiviteit van het maatregelenpakket doorgerekend is met het verkeersmodel. Hoe verhoudt dit, het gebrek aan cijfers en toch concrete maatregelen voorstellen, zich tot de antwoorden op bovenstaande? De Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest spreekt over samenhang met andere dossiers. Bijvoorbeeld actualisatie van het Utrechtse Mobiliteitsplan 'Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen'. In hoeverre geldt dit voor het fietsnetwerk? Kunnen deze verschillen inzichtelijk gemaakt worden? **Mobiliteitsplan en bruggen over het Merwedekanaal**	Ja Ja Nee. Omdat deze informatie alleen in gespecialiseerde software leesbaar is en een uitsplitsing per verkeersstroom onwerkbaar veel tijd kost en de juiste interpretatie van deze informatie specialistische kennis vraagt. Dat weten we nog niet. Zie 2.1, 2.14 en 2.15 Dat weten we nog niet. Nee Zie 2.15 De integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest is input geweest voor het mobiliteitsplan 2040. Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	Om bij het begin te beginnen. In de probleemanalyse actualisering mobiliteitsplan (raadsbrief 17 maart 2020) worden de vraag gesteld wanneer een fietspunt een knelpunt is. Antwoord; als fietsers niet kunnen kruisen of in-uitvoegen, fietsers of voetgangers niet meer kunnen oversteken. Hoe verhoudt zich dit, beleidsmatig en cijfermatig tot de extra bruggen die de gemeente voornemens is aan te leggen over het Merwedekanaal? Uitgangspunt, aldus de Mobiliteitsnota 2040 is dat rustige routes zo min mogelijk moeten conflicteren met andere vervoerswijzen. Hoe verhouden zich dan de bruggen over het Merwedekanaal met het feit dat over de Kanaalweg in het kader van “Gezonde lucht voor Utrecht” toch brommers met geel (en blauw) kenteken mogen rijden? Temeer de routes over de bruggen ook worden gezien als het faciliteren van routes voor fietsers van 8-80 jaar en of wijkverbindingen. Hoe verhoudt dit zich aan de kant van de Dichterswijk, Hoograven en Rivierenwijk tot het daar aanwezige groen, de speelvoorzieningen en scholen? Hoe verhoudt dit uitgangspunt (voor fietsers van 8-80) zich, met vanaf de brug gezien, haaks passerend autoverkeer op de Merwedekade? Als fietsbruggen toch gezien worden als hoofdfietsroute, de gemeente wisselt afhankelijk van wel document je leest nogal eens van argumentatie en benaming hoe verhoudt dit zich dan tot de kruisingen op de Kanaalweg? Hoe verhoudt dit zich met de evident wisselende snelheden, mede in het licht van het toestaan van brommers en scooter met geel en blauw kenteken? Een onderscheid tussen hoofdfietsroutes, prioritaire routes, doorfietsroute, een fijnmazig netwerk, rustige bestemmingsroutes en snelle routes werkt bijzonder verwarrend. Onze conclusie is: Een straat is nu wel of niet een onderdeel van het hoofdfietsnetwerk (soms ook prioritair) zou het een mogelijkheid zijn om uitsluitend deze twee begrippen (soms met toevoeging prioritair) te gebruiken? Terwijl de kleine rondjes voor voetgangers mede de onderbouwing zijn voor de aanleg van bruggen over het Merwedekanaal zijn blijft de Kanaalweg een doorgaande fietsroute is, is dit juist? Auto’s moeten ook in de toekomst op de Kanaalweg kunnen komen alsook politie,	

	brandweer en andere hulpdiensten. Is dit juist? Langs het kanaal (Kanaalwegzijde) ontbreekt het aan ruimte voor separate wandel- en fietspaden. Is dit juist? Is het juist dat er geen scheiding gemaakt kan worden tussen snel en langzaam verkeer op de Kanaalweg, denk aan scheiding stadsfiets, hogesnelheidsfiets en of brommers? Brommers/scooters (geel en blauwkenteken) weren over de bruggen is praktisch en juridisch niet haalbaar nu wordt vastgehouden aan de combinatie fiets-wandelbruggen. Is dit juist? Hoe pak dit uit als de bruggen onderdeel uitmaken van de hoofdfietsroute of in uw woorden als wijkverbinding worden gezien? Waarop baseert u dat ontwikkelgebieden om de 50-100 meter voetgangers en fietsverbindingen moeten krijgen? Zo ja wat is de relatie tot de bruggen over het Merwedekanaal? Is 50-100 de nieuwe norm? Waarop is deze “norm” gebaseerd? Heeft u (daarmee) de CROW-norm van 300-500 meter losgelaten? Met een omrijfactor van 1,4 voor aansluiting op het hoofdfietsnet, hoe verhoudt zich dit bijvoorbeeld tot de brug bij het Heycopplantsoen. Bij een dergelijke omrijfactor zouden de bestaande bruggen (Balijebrug en Nelson Mandelabrug) zouden dan voldoen zijn, is dit juist? Er staat een onjuistheid in het mobiliteitsplan 2040 over brug bij Waalstraat hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden in het kader van Slimme routes etc. **Vervoer over water** Vervoer over water wordt gezien als een bijzondere kwaliteit van het binnenstedelijk goederenvervoer in Utrecht. Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmaterialen voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen. Hoe verhoudt dit zich tot het woongenot van de woonarkbewoners? In uw reactie graag specificeren naar geluid, golfslag en zuiging van degelijk vervoer en bij het lossen van bouwmaterialen.	

	In hoeverre wordt rekening gehouden met de zuigende werking van dergelijk vervoer, ook aanwezig bij vaarsnelheden tot de maximaal toegestane snelheid, op woonschepen en woonarken? Is kennisgenomen van de schade en hinder bij gebruik van dergelijk vervoer bij de werkzaamheden van de stadsverwarming Enecocentrale Kanaalweg, de werkzaamheden aan de Mandelabrug en aanleg van de Expeditiebrug Jaarbeurs? Hoe gaat u dergelijke schade in de toekomst voorkomen? In hoeverre wordt rekening gehouden met de slechte technische kwaliteit van de oevers van het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn? Is over een dergelijk gebruik van het kanaal en oever contact geweest met Rijkswaterstaat als eigenaar van het kanaal? Wordt de geringe diepte van het kanaal, met name bij de oevers door Rijkswaterstaat of door de gemeente Utrecht aangepakt alvorens degelijk vervoer kan worden overwogen? Hoe gaat u de wens tot aanleg van natuurlijk oevers combineren met dergelijk vervoer? In hoeverre wordt rekening gehouden met de afmeervoorzieningen van woonarken en schepen dmv kabels dan wel palen bij dergelijk vervoer? In hoeverre wordt ivm de introductie van dergelijk vervoer rekening gehouden met de hoogte van mogelijk aan te leggen bruggen over het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn? Is het u bekend dat proefvaarten met zogenoemde ‘bakjes’, elektrische duwboten en elektrische taxi’s uitgewezen hebben dat de aanleg van extra bruggen onwenselijk is Is u bekend dat de aanleg van de fiets-wandelbruggen dergelijk vervoer feitelijk onmogelijk maakt? Hoe verhoudt dit mobiliteitsplan zich tot de Watervisie die nu door de gemeente opgesteld wordt? Wanneer wordt de Watervisie vrijgegeven voor inspraak? Hoe verhoudt deze vorm van mobiliteit zich tot de zoektocht naar extra recreatief water en bijvoorbeeld zwemmen bij de Veilinghaven? Hoe verhoudt zich dit met de overige (recreatieve) gebruikers van het Merwedekanaal alsook de varende woonschepen die van en naar de Veilinghaven moeten. Tot slot, het SUWO noch individuele woonarkbewoners zijn betrokken geweest bij de	

	totstandkoming van het Mobiliteitsplan 2040 . Hoe verhoudt zich dit tot de opmerking de raadsbrief (30-11-2020) dat u meerdere malen overlegd heeft met diverse belanghebbenden. Moeten wij uit het feit dat wij niet betrokken zijn opmaken dat u ons niet als belanghebbende ziet? Graag antwoord en toelichting in het geval van een ja als nee in uw beantwoording. **Verwarring al om** Hoe verhoudt dit Mobiliteitsplan 2040 zich tot andere raadsbesluiten, gemeentelijk beleidskaders, beleidsdomeinen en trajecten? Hoe verhoudt deze mobiliteitsvisie zich met de oproep uit de raad (moties) om te investeren in bestaande bruggen i.p.v. het aantal bruggen met meer dan 1 toe te laten nemen. Wordt deze wens terzijde geschoven? Wordt deze wens d.m.v. het Mobiliteitsplan onderbouwd terzijde geschoven? Zo ja wat is deze onderbouwing? Zo nee waarom niet? U benoemt zelf in bijlage 3 van de raadsbrief 30-11-2020 een aantal elkaar aanvullende documenten en trajecten. Het gaat ons dan specifiek om de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Mobiliteitsstudie Zuidwest. Tav de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is ons door de projectleiding Merwedekanaalzone meegedeeld dat wat daar in het kader van de bruggen besloten wordt leidend is. Het Mobiliteitsplan zou daar vervolgens op aangepast worden na besluitvorming over de Omgevingsvisie in de gemeenteraad. Zou u een concreet tijdspad kunnen aangeven, per collegevergadering/besluit over de daar genoemde documenten? Hoe kan, in het licht van bovenstaande dan de brug bij de Jutfasepunt onderdeel uitmaken van de uitwerkingsagenda (pag. 43) en tevens de bruggen Waalstraat en Heycopstraat vallen onder de korte termijn maatregelen Utrecht Zuid-West (pag 41) zie de “ Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest middellange termijn? Hoe verhoudt zich dit tot uw uitspraak dat het rapport Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest onderdeel is van het Mobiliteitsplan?	

	Hoe verhoudt zich dit tot de uitspraak in de studie Zuidwest waarin dezelfde maatregelen (bruggen) voorkomen maar hier, zo staat te lezen onderdeel uitmaken van het Mobiliteitsplan? Hoe verhoudt het rapport Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest zich bestuurlijk tot de eerder gepresenteerde bruggenstudie? Daarnaast is het bijzonder storend dat er nog geen reactie op onze zienswijze is in het kader van de Omgevingsvisie terwijl in het Mobiliteitsplan een aanvullende stukken zie raadsbrief wel op de inhoud van onze zienswijze wordt geanticipeerd. Bijvoorbeeld over de aanleg van de brug bij het Heycopplantsoen wordt nu gesteld dat deze niet tot onacceptabele negatieve effecten in de buurt leidt. Om welke aantallen het hier dan gaat is zowel gezien het gebrek aan detailniveau van het verkeersmodel als de presentatie van de cijfers in % ipv in aantallen niet te vergelijken, laat staan te verifiëren. Graag ontvangen wij voor alle bruggen; Merwedekanaal en Jutfasepunt concrete cijfers tav fietsers die te vergelijken zijn met de aantallen zoals gepresenteerd in de bruggenstudie Merwedekanaalzone. Hoe verhoudt de integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest pag. 22 waarbij de fietsverbinding Rijnlaan gekoppeld wordt aan nieuwe bruggen Merwedekanaal zich tot het bijvoorbeeld niet oplossen van de bestaande problemen? Denk hierbij aan de rotonde Waalstraat en het niet reserveren van geld voor de herinrichting Balijelaan en omgeving. Wat is het effect van de plannen Ledig Erf, op basis van het mobiliteitsplan 2040 op de afwikkeling van het fietsverkeer Kanaalweg en Balijelaan? Dit graag ook bezien in het licht van de vereiste maatregelen die genoemd worden in de integrale Mobiliteitskoers? **Tot slot** Wij hopen van harte dat wij nu wel antwoord krijgen op onze vragen en houden ons het recht voor om nog 2 weken extra te nemen voor aanvullingen (eea op basis van jurisprudentie waardoor herstel mogelijk is) aangezien wij als gevolg van een gebrek aan informatie niet in staat geweest zijn de gronden van onze zienswijze kenbaar te maken. Wij verwachten dan ook nog de concrete cijfermatige onderbouwing en de modeluitkomsten van het mobiliteitsplan spoedig te ontvangen	

159	*De hieronder benoemde inspraakreactie is zonder de meegestuurde bijlagen (reactie op omgevingsvisie MWKZ en Zienswijze MWKZ)* Hierbij zenden wij u onze zienswijze en vragen op het Mobiliteitsrapport 2040 (hierna te noemen: het rapport) en Concept Parkeervisie 2040 (hierna te noemen: de parkeervisie). Op pagina 65 van het rapport lezen wij wederom over de **té** ambitieuze ambitie van Gemeente Utrecht om 5 nieuwe (fiets/voetganger) bruggen over het Merwedekanaal te bouwen. Op het stuk tussen de Balijebrug en Socratesbrug (Deelgebied 5), zijn maar liefst 2 nieuwe bruggen ingetekend en daarnaast zien we op pagina 113 plotseling diverse laad & losplaatsen ingetekend aan de oevers van het Merwedekanaal ! 1 daarvan is ingetekend op het voornoemde traject. Onze bezwaren richten zich ook uitdrukkelijk tegen het (toekomstig) gebruik van het Merwedekanaal voor aan- en afvoer van bouwmaterialen voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier en tegen het maken van laad & losplaatsen en de grote investeringen die dit met zich meebrengt! Onze bezwaren tegen deze bezwaarlijke en financieel zeer kostbare ontwikkelingen, hebben we al genoegzaam bekend gemaakt in onze reactie op de Omgevingsvisie d.d. 11 september 2017 en onze zienswijze op de Merwedekanaalzone d.d. 4 maart 2020 (zie bijlagen). Wij vinden het teleurstellend om opnieuw over dezelfde ontwikkelingen te (moeten) lezen, nu weer in andere Gemeentelijke stukken, temeer omdat enig (constructief en/of onderbouwend) antwoord op onze reeds gestelde vragen en bezwaren tot op heden zijn uitgebleven. **Het bevestigt ons helaas opnieuw dat de Gemeente Utrecht koste wat kost haar veel té hoge ambities op het gebied van binnenstedelijke woningbouw en de onbegrijpelijke, niet onderbouwde en bovendien financieel zeer kostbare aangedragen mobiliteitsoplossingen (zoals de geplande bouw van zo veel nieuwe bruggen en creaties van laad & losplaatsen) doorzet!!** Onze bezwaren zijn ook specifiek gericht tegen het "koste wat kost" aanbrengen van fijnmazigheid in het stedelijk netwerk voor lopen en fietsen. Een fijnmazig netwerk dat **ten koste gaat van de leefbaarheid in de bestaande en goed functionerende,**	Zie beantwoording inspraakreactie 25.

	Rivierenwijk. Het is ons in het geheel niet duidelijk of deze zeer kostbare nieuwe bruggen überhaupt wel voor het gewenste/ geplande doel (het spreiden van fietsstromen door het vergroten van alternatieve fietsroutes) gebruikt zullen worden. We verwijzen in dit verband naar het rapport waarin op pagina 76 letterlijk het volgende is opgetekend: *'Randvoorwaarde is dat de alternatieve route ook daadwerkelijk kwalitatief een alternatief is, zowel wat betreft comfort als doorstroming. We realiseren ons dat verschillende fietsers op basis van eigen voorkeuren uiteinde/ijk een keuze voor de route maken. Dit kan per fietser zelfs per moment verschillen, afhankelijk van het weer, motief, haast, beleving van reistijd of andere redenen.'* In het rapport staat vervolgens op p. 125: *'voor de fiets is een gestage, weinig onderbroken reis van belang'.* De noodzaak van de bouw van extra bruggen met de zeer hoge kosten die dit voor Gemeente Utrecht met zich meebrengt (en dus voor haar inwoners die deze kosten uiteindelijk zullen moeten dragen!!) wordt door geen enkel onderzoek of studie gerechtvaardigd. Wanneer -na realisatie- deze bruggen niet aan de voorgenoemde randvoorwaarde voldoen én deze ook nog eens voor meer overlast voor Rivierenwijk zullen zorgen, zijn deze hele ambitieuze plannen een zeer duur, risicovol en schadelijk 'experiment' en tegelijk ook een 'experiment' dat grotendeels voortvloeit uit politieke ambities en zoals het er nu naar uitziet gebaseerd is op 'luchtfietserij!' Anders gezegd: Welke keuze voor een route zal een fietser -komend vanuit het zuiden- richting Utrecht es of Utrecht Vaartsche Rijn maken: zo lang mogelijk over de Kanaalweg ongehinderd rechtdoor fietsen en **aan de grotere fietsstromen verbrede/ aangepaste reeds bestaande** bruggen het Merwedekanaal overgaan óf al eerder over een (te) smalle/ steile nieuwe fietsbrug oversteken, om vervolgens zigzaggend door de smalle straatjes van Rivierenwijk te gaan fietsen? Gelet op de uitlatingen in het rapport, verwachten wij de eerste! Het is in onze ogen dan ook onbegrijpelijk en een zeer gemiste kans wanneer niet eerst geïnvesteerd wordt in het aanpassen (zoals bijv: een aparte fietsbrug aanleggen vlak naast de Balijebrug en Socratesbrug) van de bestaande bruggen aan de nieuwe fietsstromen.	

	Extra bruggen kunnen altijd nog gebouwd worden, als de noodzaak daarvoor ook in de praktijk blijkt! Nieuwe bruggen bij gebrek aan gebruik of functionaliteit weer weghalen, zal niet gebeuren; de kosten zijn dan al gemaakt c.q. verspild! **Wij ontvangen graag een onderbouwing en onafhankelijke studie/ onderzoek naar de noodzaak om 5 nieuwe bruggen over het Merwedekanaal te bouwen, respectievelijk 2 nieuwe bruggen t/o deelgebied SI Ook ontvangen we graag een (te verwachten) kosten specificatie van de investeringen. E.e.a. gebaseerd op feitelijke en objectieve uitgangspunten.** Een onderbouwing die zo objectief helder en duidelijk is dat de hoge kosten van de bouw van de bruggen én de overlasttoename voor Rivierenwijkbewoners (doorgaande fietsers die niets in de wijk te zoeken hebben, kap van monumentale bomen en aantasting van kinderspeelplaatsen en het toch al schaarse groen in de wijk), woonbootbewoners, de roeiverenigingen, de waterscouts, de scheepvaart en overige belanghebbenden aan een vrije doorgang van het Merwedekanaal mogelijk zouden kunnen rechtvaardigen. Verder ontvangen wij graag antwoord op al onze reeds gestelde vragen en op de volgende vragen: **Vraag 1: Welke oplossingen worden doorgevoerd voor het knooppunt Balijelaan/Croeselaan?**	

	<u>Vraag 2</u> : **<u>Waarom is er geen geld gereserveerd voor de herinrichting Balijelaan/Balijeplein/Balijebrug?</u>** **Vraag 3: Wat is de oplossing voor het probleem bij de Rotonde Waalstraat/Rijnlaan** **Vraag 4: Hoe wordt het kruispunt Zijldiepstraat/Rijnlaan veilig opgelost?** **Vraag 5: Hoe wordt de problematiek op Balijelaan, Balijeplein/Croeselaan Rijnlaan/Socrateslaan veilig opgelost?** **Voorstel 1:** De miljoenen investering in nieuwe bruggen (Waalstraatbrug, Zijldiepstraatbrug en Heycopstraatbrug) kan beter benut worden voor het alternatief: Kies voor een verbetering van de bestaande Balijebrug en Socratesbrug! De eisen voor bruggen over het Merwedekanaal zijn hoog: de historische schepen uit de Veilinghaven moeten eruit kunnen (lees: brug moet beweegbaar zijn met veel extra onderhoudskosten of hoog genoeg zijn om de schepen eronder door te laten varen (gevolg: veel ruimte nodig voor de aan-en aflanding voor fietsers); de roeiers mogen geen hinder ondervinden van extra obstakels in het water; de fietsers op de Kanaalweg moeten eronderdoor kunnen fietsen om de snelheid erin te houden richting es, gevolg: veel ruimte nodig voor de aan- en aflanding voor fietsers) **Vraag 6: Hoe zouden de toekomstige bruggen er uit gaan zien?** **Vraag 7: Wat zijn de te verwachten kosten en wie gaat dat betalen?** **Vraag 8: Wij verzochten de Gemeente eerder en verzoeken nu opnieuw een degelijk, onafhankelijk, uitgebreid onderzoek te doen naar de mogelijkheden van het gebruik en aanpassing van de bestaande bruggen.**	

	Een uitbreiding van de bestaande bruggen betekent dat de leefbaarheid in de straten van de Rivierenwijk niet wordt aangetast en de hinder ook voor overige gebruikers van het Merwedekanaal tot een minimum beperkt zal blijven. **Vraag 9: Hoe zit het met de openbaarheid van de uitkomsten? Worden de uitkomsten, in tegenstelling tot die van het onderzoek door Goudappel/Coffeng, open met de burgers gedeeld?** Doorgaande fietsroute De Kanaalweg is enkele jaren geleden verbeterd met rood asfalt als doorfietsroute. Deze route maakt deel uit van het Hoofdfietsnetwerk en vormt een prima en snelle verbinding naar o.a. het Centraal Station. Door de aanleg van nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal ontstaan er gevaarlijke kruisingen met haast hebbende snelfietsers en recreatieve fietsers. **Vraag 10: Waarom onderbreekt u een bestaande, goed functionerende fietsroute door de aanlanding van extra bruggen?** **Vraag 11: Hoe denkt u de gevaarlijke kruispunten, die ontstaan bij de Kanaalweg, te beveiligen?**	

	Vraag 12: Hoe zit het met de bestaande roeimogelijkheden en de veiligheid van roeicoaches? **Vraag 13: Hoe zit het met de mogelijkheden voor in het Merwedekanaal liggende boten om uit te varen? Monitoringsysteem** **Wij pleiten er, net als de Werkgroep 'Houd Rivierenwijk leefbaar' voor, dat pas extra bruggen worden aangelegd bij gebleken noodzakelijkheid. Ook de Commissie MER heeft m.b.t. de Merwedekanaalzone aangedrongen op monitoring en nadere uitwerking van de punten waarop en hoe op monitoring zal worden geacteerd.** **Voorstel 2: Wij vragen eerst aanpassing van Socratesbrug en Balijebrug uit te voeren en dan, na monitoring in 2030-2035, te kijken wat verder nodig is.** **Openbaar Vervoer en Knooppunt Westraven** **Momenteel rijdt er een lijnbus (lijn 1) Van Utrecht CS richting Rivierenwijk-Hoograven** **Vraag 14: Blijft de lijnbus (lijn 1)in hetOV-basisnetwerk bestaan na de uitbreiding van het** **OV-netwerk met de hoogwaardige tramverbindingen Merwedelijn en Waterlinielijn vanaf knooppunt Westraven?** **Goederenvervoer over water** **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 pag 113 staan 4 laad- en losplaatsen ingetekend aan het Merwedekanaal, waarvan 2 in de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 en 2 in deelgebied 6.** **Vraag 15: 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 bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. **Vraag 16: Hebben deze laad- en losplaatsen een blijvende functie na voltooiing van de bouw?** **Vraag 17: welke voorzieningen hebben deze laad- en losplaatsen?** **Vaarsnelheid, laad- en lostijden en geluid** **Strikte regels qua laad-/lostijden, beperking maximaal geluid, vaarsnelheid en vooral handhaving van de regels zijn nodig.** **Vraag 18: Hoe wordt e.e.a. vastgelegd en hoe is handhaving geregeld?** **Vraag 19: Worden de palen voor de fundering in de Merwedekanaalzone geschroefd in plaats van geheid, om de geluidsoverlast en trillingen voor de omgeving te verminderen?** **Transformeren Waterlinieweg** **Op pag 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.** **Vraag 20: 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.**	

	Inspraakreactie Concept Parkeervisie **Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar** **Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar.** **Vraag 21: Krijgen mensen bij invoering van betaald parkeren in hun wijk nog een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven?** **Er is geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad.** **Vraag 22: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd voor RivierenwijkenTranswijk?** **Fietsparkeernormen** **Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fiets parkeren bij de Max locatie (MWKZ), moeten ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen, ook voor bezoekers, aan te leggen.** **Vraag 23: worden ontwikkelaars in grote ontwikkelgebieden gedwongen ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen?**	
160	Onlangs hebben wij kennis genomen van het mobiliteitsplan 2040 en specifiek voor inrichting van het verkeer voor het Ledig Erf en omgeving. Wij ondersteunen volledig de ambitie van onze gemeente om de stad prettiger, gezonder en leefbaarder te maken. En ook de toevoeging 'voor iedereen' die de	Daar zijn we blij mee.

	gemeente daarbij doet. Zelf proberen wij daar ons steentje aan bij te dragen door al sinds enkele jaren te zijn omgeschakeld op een elektrische auto en zoveel mogelijk gebruik te maken van het OV en deelmobiliteit. Wij waren dan ook zeer verrast, verbaasd en ook teleurgesteld in de plannen die de gemeente nu presenteert! In plaats van een oplossing te bieden voor het te drukke verkeer door onze straat (de Constant Erzeijstraat) en de al bestaand overschrijding van toegestane grenswaardes voor stikstofwaarde, presenteert de gemeente plannen waarin de verkeersdrukte de komende jaren nog verder zal toenemen en de luchtkwaliteit nog verder achteruit zal gaan! Wij kunnen ons haast niet voorstellen dat een groene gemeente als Utrecht ervoor zou kiezen om deze situatie te laten ontstaan: tot vlak voor corona was het auto verkeer door onze straat al zo druk dat op 7 dagen per week verkeer tot ver in straat in de file kwam te staan voor de rotonde C. Erzeijstraat-Goylaan en kinderen hun raam niet open kunnen doen vanwege slechte luchtkwaliteit. Het past een gemeente als Utrecht niet deze situatie te laten bestaan en zelfs te verergeren. Wij verzoeken u met klem om een plan te maken, ook voor bevordering van de leefbaarheid en luchtkwaliteit op deze route Erzijstraat-Vultostraat-Briljantlaan. Om zo de stad prettiger, gezonder en leefbaarder te maken voor iedereen (dus ook de inwoners van deze straten; of gezien de huidige luchtkwaliteit misschien wel juist de inwoners van deze straten).	Uw inspraakreactie lijkt inhoudelijk veel op inspraakreactie 27. Zie voor verdere beantwoording van uw inspraakreactie het antwoord op inspraakreactie 27.
161	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 160. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie beantwoording van inspraakreactie 27.
162	Het Mobiliteitsplan 2040 is ter inzage. Deze reactie betreft hoofdstuk 6 en wel de Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. Vanwege het feit dat voor fietsverkeer deze brug niet nodig is naast de twee bestaande ruime bruggen (1) en de verkeersonveiligheid op de dijk en in de aangrenzende wijken (2) verzoek ik u vriendelijk de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te laten vervallen. Ik zal een en ander toelichten. 1 Geen noodzaak Waar je ook in Overvecht bent je heb altijd een brug naar Zuilen binnen 0.8 km. De Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug liggen 1.7 km van elkaar. Beide bruggen hebben aan weerszijden goede ruime fietspaden in twee richtingen. Dus 4 richting Zuilen en 4	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk

	richting Overvecht. Ook zijn die fietspaden van beide bruggen niet druk, ook in de spits niet. En de wegen die erop aansluiten hebben ook aparte fietspaden. Dus er is geen noodzaak voor een vijfde fietsroute op deze 2 km. 2 De verkeersveiligheid Als de brug aansluit op de Vechtdijk ontstaat een kruising. De Vechtdijk is een van de grote fietsroutes naar groen gebied en aangrenzende dorpen en is druk. Mijn zorg is deze: Gaan de racefietsers die hier vaak aardig doorfietsen stoppen voor een fietser van rechts. En andersom hebben mensen die van de helling van de brug af komen een vaartje waarmee ze op de vechtdijk aankomen. Veel gebruikers op een smalle dijk. Onveilige situaties! Als de brug toch hoger wordt met fly-over aan beide zijden zal deze meer ruimte in beslag nemen door op- en afrit. Gaat ten koste van groen en loopt aan beide kanten dwars door de parken. Moeten huizen of woonboten wijken? In de aansluitende woonbuurten gaat dit fietsverkeer verder zonder dat dit hierop berekend is. Hoe gaan die stromen en hoe veilig is dat recht door een woonbuurten heen? Als laatste. Er zijn groepen jeugd uit Overvecht en aantal Zuilense jongeren die met elkaar overhoop liggen. Dit kan zeker een plek worden waar deze ontmoetingen kunnen plaatsvinden. Hopelijk neemt u deze punten in uw afwegingen mee.	
163	Hierbij maak ik gebruik van mijn mogelijkheid inspraak te leveren op “Mobiliteitsplan 2040”. Dit plan is er volgens de website op gericht ‘*dat ook in de toekomst uw straat prettig is om in te wonen...’*. Ik maak mij ernstige zorgen dat de plannen voor De Zuiderpoort en de stadsboulevard ‘t Goylaan-Sorcrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte op de route C. Erzeijstraat - W.A. Vultostraat-Briljantlaan en dat daardoor in de toekomst het woongenot afneemt. Een plan voor de bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt. Dit zie ik graag alsnog tegemoet.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30
164	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. In het plan rekening wordt een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan genoemd. De noodzaak van de	Zie paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.

	brug is mij onduidelijk en het verbaast mij zeer dat deze brug opnieuw genoemd wordt. 5 jaar geleden waren er gegronde redenen om van deze brug af te zien en naar mijn weten werd deze brug definitief uit het mobiliteitsplan geschrapt. Behalve financieel argumenten, speelden mee: Het verlies van een stuk van de parken aan zowel de overvechtzijde als zuilende zijde, terwijl juist de vechtzoom de afgelopen jaren hoog op de agenda stond als zijnde een doorgaande groene strook die van belang is in een stad als Utrecht waar het bespied van groen constant onder druk staat. De beschadiging en onderbreking van de vechtzoom (DE ecologische strook die juist bescherming geniet en zo ook in de bestemmingsplannen van de gemeente is opgenomen) Bij navraag destijds bleek ook de fietsersbond de meerwaarde niet te zien van deze brug, gezien de zeer kleine winst in afstand die ermee behaald zou worden, als ook dat er geen doorgaande route is aan de overvecht zijde en deze ook niet makkelijk te realiseren is, tenzij er flats omgehaald worden. Maar ook argumenten als hangjongeren…... De stremming van de doorvaart in de zomermaanden bij een lage brug De behoefte aan een extra brug niet blijkt uit cijfers, de marnixbrug en munck keijzerbrug niet overlopen worden door fietsers (het is daar zelden druk, ook in de spits is er voldoende ruimte voor fietsers. De enorme impact op omgeving als er voor een hogere brug gekozen zou worden. Ook visueel. EN DUS: heel veel belasting geld en waarvoor? Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen.	
165	Op dit moment ligt het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. Ik heb dit Mobiliteitsplan met belangstelling gelezen en geconstateerd dat in hoofdstuk 6 van uw plan rekening is gehouden met een Vechtbrug ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. De noodzaak van de brug is onduidelijk en niet gekoppeld aan de in het Mobiliteitsplan beschreven knelpunten. Bovendien is de brug vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en recreatie onwenselijk. Daarom verzoek ik u de Vechtbrug uit het Mobiliteitsplan 2040 te verwijderen.	Zie paragraaf 2.6.6.1 in de Nota van Beantwoording.

	Hoewel de Vechtbrug niet bijdraagt aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit, lijkt de Vechtbrug in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden en de recreatieve waarde van de omgeving beter benutten. Ik juich het vergroten van de recreatieve waarde van onze omgeving van harte toe en zie kansen om dat op een meer optimale wijze te bereiken. Graag deel ik als betrokken en lokale bewoner mijn visie met u om zo samen het Mobiliteitsplan 2040 te verbeteren. Ik woon sinds 1996 op de Costa Ricadreef, grenzend aan het Vechtzoompark en vlak naast het fietspad dat via het park naar de Vechtdijk loopt. Waar de fietsbrug ongeveer zou moeten komen. Ik voel mij betrokken bij dit deel van de Vechtdijk en de Vecht en daarom reageer ik op het voornemen om hier een fietsbrug te maken. Voor mijn reactie gebruik ik de concept inspraakreactie die bewoners van de Vechtdijk hebben opgesteld. Alle argumenten en overwegingen die daarin worden genoemd herken ik en onderschrijf ik volledig vanuit mijn eigen waarnemingen en ervaringen in deze omgeving. Als actief lid van de Fietsersbond zet ik me sinds jaar en dag in voor goede fietsroutes en fietsvoorzieningen in mijn wijk Overvecht en aangrenzende gebieden. Vanuit een fietsbelang zou verwacht kunnen worden dat ik een fietsbrug over de Vecht een goed idee zou vinden. Ik moet u teleurstellen. Ik vindt het vanuit het oogpunt van fietsverbindingen en investering in fietsinfrastructuur **geen goed plan**. En fietsbrug op deze plek zou een schakel moeten zijn in duidelijke doorgaande routes van het hoofdfietsnet. *Dat kan met een brug op deze plek niet gerealiseerd worden*. Vanaf de doorsteek door Vechtzoompark is er geen goede doorgaande dwarsroute door Overvecht te maken. Het patroon van straten en bouwblokken maakt dit onmogelijk. Als een fietsbrug op deze plek als doorgaande vervolgroute de Klopdijk moet krijgen is dit in een rare kronkel. Dan moet de fietser via een haakse bocht de smalle en vaak drukke Vechtdijk volgen tot de afslag naar de Klopdijk. Verderop wordt betoogd dat een dergelijke aantakking en belasting op de drukke en smalle Vechtdijk zeer ongewenst is. Om een route via de Klopdijk te bedienen is de locatie van een	

	fietsbrug tegenover op deze plek suboptimaal en alleen al daarom de investering en aantasting omgeving nauwelijks waard. Fietsers die vanuit of door Overvecht via de Klopdijk de Vechtdijk oprijden zitten al vlakbij de J M de Muinck Keizerbrug. Die biedt een goede oversteek over de Vecht met goede vervolgroutes in Zuilen. Hetzelfde geldt voor fietsers die zuidelijker door Overvecht rijden en de Vechtdijk bereiken via de Belo Horizontedreef. Dan is de Marnixbrug vlakbij. Tussenliggende trajecten naar de Vechtdijk (behalve het fietspad Costa Ricadreef) zijn er niet. Zie ook de opmerking onderaan het onderdeel *Mobiliteit* over de beperkte tijdwinst die een brug op deze plek zou bieden (maximaal 3 minuten ten opzichte van de verbinding die deze twee bruggen nu bieden. Als de focus niet ligt op 'verbinden doorgaande fietsroutes' maar op verbinden Zuilen-Overvecht - dus meer buurtfunctie en/of recreatief gericht – is de beoogde brug een te zware investering en de aantasting van de omgeving niet waard. In Utrecht, ook in en rond Overvecht liggen veel wensen en opgaven klaar met veel hogere prioriteiten, waar het geld beter aan besteed is en die voor de de fiets veel meer kunnen opleveren. Vanuit de thema's mobiliteit, veiligheid, duurzaamheid en recreatie licht ik toe waarom de Vechtbrug afbreuk doet aan de beoogde doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2040 en neem ik u mee naar een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **Mobiliteit.** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij goed en bij slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Anders dan beoogd verslechtert een Vechtbrug de toegevoegde waarde van deze verbindingsroute doordat: Er door de brug een kruising ontstaat waardoor de route minder geschikt is als stevige doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. De brug ontneemt de Vechtdijk deze functie.	

	Er geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute voor/na de Vechtbrug mogelijk is. De route loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waarin een logische vervolgroute voor fietsers ontbreekt. De voorzieningen en daaraan gerelateerde koppelkansen die er tussen Zuilen en Overvecht zijn door een Vechtbrug niet beter toegankelijk worden. Winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod en Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht zijn juist via de Marnixbrug beter bereikbaar. Bovendien is de tijdswinst die ten opzichte van de reeds bestaande bruggen bereikt kan worden maximaal 3 minuten. Hiermee biedt de Vechtbrug niet bepaald een snellere verbinding en vraag ik mij af of de bouw van een Vechtbrug die begroot is op circa 4 miljoen euro, dit kleine tijdsvoordeel voor een zeer geringe groep bewoners/doorreizigers rechtvaardigt. **Veiligheid.** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe brug over de Vecht zal de verkeersveiligheid verslechteren en criminaliteit juist verergeren. De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, (snel)fietsers, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. De voorgenomen Vechtbrug met de daaruit voortkomende kruising belemmert de doorstroom op de Vechtdijk en creëert een onveilige verkeerssituatie voor al dit verkeer dat nu al een beperkte ruimte moet delen. De Vechtbrug zal gezien de beoogde ligging en ontbrekende logische vervolgroutes de drukte op de Vechtdijk vergroten. De brug koppelt 2 wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit aan elkaar met vluchtroutes door de beide parken. Dit maakt het tegengaan van de huidige vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, lastig. Ook omdat de brug zorgt voor een vluchtweg die voor politieauto's onbegaanbaar is. De Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor het niet als veilige route gezien zal worden.	

	De J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug zijn nu hangplekken, een extra brug vergroot de onveiligheid van de Vechtdijk als fietsroute in de avond. Omdat ook dit een hangplek kan worden naast het (slecht verlichte) park. De brug zal met het oog op de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad overlast vergroten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute voor overvallen op klanten van de zone, voor drugsactiviteiten en is een extra slecht te controleren toegangsweg voor randfiguren die op de zone afkomen. In het verleden zijn onderzoeken over deze zelfde brug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Er was geen mogelijkheid voor ambulance, brandweer en politie om de brug te kruisen. **Duurzaamheid.** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van buitengebieden en groene routes voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. De voorgenomen Vechtbrug heeft ernstige negatieve gevolgen voor de duurzaamheid in de directe omgeving: Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. Tevens is in het bestemmingsplan van het Niftarlakepark beschreven dat er niet mag worden gebouwd, ten behoeve van de ecologische zone. Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat effect heeft op de dieren uit de omgeving. We zetten in Utrecht stevig in op de belevingswaarde van ons water. Zo is de ronde singel erg goed ontvangen en wordt het waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water door suppers, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een Vechtbrug wordt ongeacht de hoogte een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en meer ontwijkende manoeuvres moet uitvoeren. De milieueffecten zijn in het Mobiliteitsplan 2040 en Eindrapport verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen	

	niet meegenomen. Daarom breng ik de negatieve effecten van de brug graag extra onder de aandacht. De gemeente heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de nieuwe oevers van de Vecht. De draaikolken en uitlaatgassen die gecreëerd worden door de benodigde manoeuvres bij een brug beschadigen de beschoeiing en natuurlijke oevers en verstoren het dierlijk leven boven en onder water. Wachtende vaartuigen zullen aan de oevers aanleggen wat zorgt voor een verstoring van broedplaatsen en beschadigingen aan de beschoeiing. **Recreatie.** De route langs de vecht is een prachtig onderdeel van Utrecht. De duidelijke, lange route langs het water, de mooie uitzichten en de verbinding met de buitengebieden maken dit tot een echte parel. Met het Mobiliteitsplan 2040 wordt beoogd de recreatieve waarde voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht vernietigt juist een groot deel van de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken om de volgende redenen: In uw Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt de belangrijke waarde van mooie uitkijkpunten over het water die met een Vechtbrug juist verstoord wordt. Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is de vissersplek voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek juist tegen. De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. Een brug zal meer verkeer door deze parken leiden waardoor de rustgevende waarde voor mens en dier afneemt. **Alternatieven** Hoewel Overvecht niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt al veel en divers gebruikt en kan nog meer toevoegen aan de mobiliteit van Utrechters. Om de hiervoor beschreven redenen is een Vechtbrug met een door u geschatte benodigde	

	investering van circa 4 miljoen euro niet de route om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid te vergroten. Graag denk ik met u mee en bied ik alternatieven om de route langs de Vecht en de Vechtdijk optimaler te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: De route langs het Zandpad lijkt nu meer op een kaal industrieterrein dan op de toegangsweg naar groen. Mijn advies is om te investeren in de inrichting om de veiligheid en recreatieve waarde van dat gebied te vergroten, zodat ook dit onderdeel wordt van een prettige verbindingsroute. De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Het Mobiliteitsplan 2040 zal de drukte van gemotoriseerd verkeer op de Franciscusdreef vergroten, terwijl de J.M. de Muinck Keizerbrug aan deze weg voor voetgangers en fietsers een goede verbinding vormt met onder andere het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug, zodat dit een veilige en prettige verbindingsweg wordt. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietsgangerstunnel bij het Westplein in Lombok zijn erg belangrijk voor het verhogen van de mobiliteit in Utrecht en komen nu budget te kort. De kosten die bespaard worden kunnen als investering voor deze projecten gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn inspraakreactie u helpt bij het optimaliseren van het Mobiliteitsplan 2040. Uiteraard kijk ik met veel belangstelling uit naar uw reactie.	
166	Begin december heeft de gemeente Utrecht het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage gelegd. Daarbij is de gelegenheid geboden om van 8 december 2020 tot en met 1 februari 2021 te reageren op dit plan. De Wilhelminagroep Zeeverkenners maakt graag gebruik van de gelegenheid te reageren op het Mobiliteitsplan 2040. **Wilhelminagroep Zeeverkenners** De Wilhelminagroep zeeverkenners is met ruim 150 (jeugd)leden de grootste zeeverkennersvereniging van de stad Utrecht. iedere zaterdag komen de jeugdleden	Zie Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan Paragraaf 2.8.2.2 Zeeverkenners

	bij elkaar in ons clubhuis aan de Verlengde Hoogravenseweg 19, direct aan het Merwedekanaal. In het vaarseizoen (april t/m oktober) gaan zij het Merwedekanaal op waar zij leren zeilen, roeien en wrikken. In de wintermaanden voeren zij onderhoud uit aan de lelievletten en wordt aandacht besteed aan de theoretische kant van het roeien/zeilen. Het Merwedekanaal heeft een verbinding met het waternetwerk van de regio, hetgeen essentieel is voor de activiteiten van de Wilhelminagroep Zeeverkenners: de zeeverkenners kunnen met hun eigen boten (lelievletten) naar andere locaties varen zoals kampen. In de stad Utrecht is geen andere locatie waar dit mogelijk is. **Gevolgen van het Mobiliteitsplan voor de zeeverkennergroepen** Een van de punten uit het Mobiliteitsplan is dat de gemeente inzet op meer fietsgebruik. In het Mobiliteitsplan zijn verschillende nieuwe fietsverbindingen opgenomen. Vanwege de plannen in de Merwedekanaalzone zijn vijf nieuwe fiets/ -voetgangersbruggen over het Merwedekanaal opgenomen, onder andere twee nieuwe bruggen tussen de Socratesbrug en de A12: een nieuwe (dubbele) fietsbrug van deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone naar de Jutfasepunt en vanaf daar door naar de Karperstraat, en een nieuwe brug ter hoogte van de Overijssellaan. Deze bruggen hebben grote gevolgen voor de vier zeeverkennersgroepen die gevestigd zijn aan het Merwedekanaal, waaronder de Wilhelminagroep Zeeverkenners. In de huidige situatie kan gezeild worden tussen de Socratesbrug en de Liesboschbrug. Wanneer de extra bruggen worden gerealiseerd wordt het vaargebied zodanig ingeperkt dat zeilactiviteiten onmogelijk worden en ook de andere activiteiten ernstig worden belemmerd. De bruggen zullen weliswaar beweegbaar worden maar de ruimte tussen deze bruggen is zo beperkt dat daar feitelijk niet gezeild zal kunnen worden. Bovendien nemen de bruggen de wind weg en zullen er, zeker op zaterdagen, vaak toeristen (pleziervaart) liggen te wachten voor de bruggen. Samen met de vertrekkende en aankomende roeiboten van de drie roeiverenigingen zal dit zeker tot onveilige situaties leiden op het water. Zeilen en instructiegeven wordt daardoor	

	onmogelijk. Ook de andere activiteiten van de zeeverkenners, zoals roeien en wrikken, kunnen dus niet meer veilig worden uitgevoerd. Indien deze bruggen worden gerealiseerd betekent dit dat de zeeverkennersgroepen hun activiteiten niet kunnen voortzetten op het Merwedekanaal. Aangezien er in de stad Utrecht geen andere locatie is waar de zeeverkennersgroepen hun activiteiten kunnen uitvoeren betekent dit het einde van waterscouting in Utrecht. **Nut en noodzaak extra bruggen tussen Socratesbrug en A12** Uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 die begin 2020 ter inzage heeft gelegen blijkt dat de ontwikkelingen in deelgebied 6 nog onzeker zijn. Ook is onzeker of het concept dat de gemeente met de Merwedekanaalzone voor ogen heeft, namelijk een autoluwe wijk waar de fiets en het openbaar vervoer de belangrijkste vormen van vervoer zijn, in de praktijk zal werken. Nut en noodzaak van extra bruggen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone staat niet vast. In het Mobiliteitsplan wordt echter wel al uitgegaan van vijf extra bruggen, waarvan twee in deelgebied 6. Wij verzoeken de gemeente om, gelet op de onzekerheden ten aanzien van nut en noodzaak van twee extra bruggen in deelgebied 6 en de ingrijpende gevolgen die deze bruggen hebben voor de zeeverkennersgroepen en de andere gebruikers van het Merwedekanaal, deze twee extra bruggen achterwege te laten en zich te richten op het verbeteren van de bestaande Socratesbrug. **Alternatief: extra fietsbrug tegen de A12-brug** Mocht in de toekomst blijken dat de Socratesbrug onvoldoende mogelijkheden biedt voor de ontsluiting van deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone, dan verzoeken wij de gemeente om een alternatief te onderzoeken : één extra fietsbrug, direct tegen de A12-brug in combinatie met het verbeteren van de bestaande Socratesbrug. Wij begrijpen dat de bestaande A12-brug vanwege de hoogte minder geschikt is als volwaardige fietsverbinding van deelgebied 6 naar Hoograven Zuid. Wij stellen daarom de aanleg van één nieuwe (lagere) fiets/voetgangersbrug direct tegen de A12-brug voor. Een dergelijke brug vormt eveneens een obstakel voor de zeeverkenners omdat het ook niet mogelijk is met staande mast onder een lagere brug door te	

	varen. Met dit alternatief blijft er echter nog wel een (verkleind) vaargebied voor de zeeverkennersgroepen over tussen de Socratesbrug en de A12-brug. **Slot** Het Merwedekanaal heeft een belangrijke functie als recreatief vaarwater, niet alleen voor de zeeverkenners maar ook voor de roeiverenigingen en de pleziervaart. Dit is een waarde die voor de hele stad Utrecht van belang is en dient te worden meegewogen in het Mobiliteitsplan 2040. Gelet op de te verwachten groei van de stad zal de behoefte naar mogelijkheden voor kinderen en jongeren om buitenactiviteiten uit te voeren alleen maar toenemen. De Zeeverkennersgroepen kennen een lange historie in Utrecht en zijn een verrijking voor de st ad. Zij bieden aan jonge inwoners van Utrecht de mogelijkheid op het water te vertoeven, kennis te maken met watersport en het maakt onderdeel uit van de diversiteit van activiteiten in de stad. Het zou zeer spijtig zijn als de stad Utrecht deze activiteit verliest.	
167	*De hieronder opgenomen inspraakreactie is zonder de meegestuurde link.* Graag zou ik met klem willen reageren op de plannen om het Ledig Erf autoluw te maken. Momenteel is de Constant Erzeijstraat al één van de meest vervuilde straten in HEEL NEDERLAND wat betreft luchtkwaliteit (zoals ook te lezen op… Daarnaast is de route Briljantlaan - WA Vultostraat - Constant Erzeijstraat één van de weinige uitvalswegen vanuit het centrum en daardoor al een zeer drukke verkeersroute. Naar aanleiding van het Mobiliteitsplan 2040 kan ik alleen maar concluderen dat dit erger zal worden - en dat terwijl de grenswaarde van stikstof in de lucht nu al zo goed als dubbel overschreden is. Het gevolg van verkeer is niet alleen een slechtere luchtkwaliteit, maar ook een verhoging van het verkeerslawaai, de (te) hoge snelheden waarmee gereden wordt en verdere beschadiging van de funderingen van de jaren 30 huizen langs de route door toename van vrachtverkeer uit de binnenstad - zoals nu al te zien is in de gevels onder de erkers van vele huizen.	Zie paragraaf 2.13.4 Zuidpoort en de beantwoording van inspraakreactie 30

	Bij deze het dringende verzoek om ook deze route op te nemen in het Mobiliteitsplan 2040 en dat er een plan wordt gemaakt ter bevordering van de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit.	
168	Hierbij sturen wij, de VoetgangersVereniging Nederland en Wandelnet, u onze gezamenlijke inspraakreactie op het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Wij zijn ten alle tijden bereid om een mondelinge toelichting te geven op onze reactie en treden graag in overleg om te bezien op welke wijze onze aanbevelingen in uw beleid kunnen worden opgenomen. Met belangstelling hebben de Voetgangersvereniging Nederland en Stichting Wandelnet het door u gepresenteerde concept mobiliteitsplan 2040 gelezen. We waarderen het dat er meer aandacht voor de voetganger is in dit mobiliteitsplan dan we in uw eerdere mobiliteitsplan en vergelijkbare plannen hebben ge zien. Het gaat immers om mobiliteit en da arbij wordt de voetganger vaak vergeten. Er staan belangrijke beleidsvoornemens in het Utrechtse plan zoals het omkeren van de ontwerpstrategie (verblijven lopen fietsen ov auto en het bieden van meer ruimte aan de voetganger in de binnenstad. Ook het omleiden van fietsers om de binnenstad en rond het station komt tegemoet aan de wensen van vele voetgangers. Toch missen we een aantal zaken en zijn er ontwikkelingen die ons zorg baren. Onze reactie bestaat uit twee onderdelen A. Een samenvatting in 8 punten B. Een uitwerking: een uitgebreidere rapportage waarin een aantal issues gedetailleerder uiteen wordt gezet, veelal met verwijzing en naar de passsages uit uw plan om verwerking te vereenvoudigen. Uiteraard zijn wij ten alle tijden bereid om een mondelinge toelichting te geven op onze reactie en treden we g raag in overleg om te bezien op welke wijze onze aanbevelingen in uw beleid kunnen worden opgenomen. Vriendelijke groet! VoetgangersVereniging Nederland Samenvattingenvatting 1. Veilig, Vlug en Vrolijk De VoetgangersVereniging Nederland hanteert als motto voor een goed voetgangersbeleid: veilig, vlug en vrolijk. Het lopen moet veilig zijn, bij	Daar zijn we blij mee. Zie hoofdstuk Voetganger van het Mobiliteitsplan

	functioneel bewegen moet je snel ergens kunnen komen en de ruimte moet aantrekkelijk en uitnodigend zijn voor lopers, en wandelaars 2. Vervoerswijze. Lopen is, net als fietsen of autorijden, ook een vervoerswijze, maar die krijgt weinig specifieke aandacht. 3. Verbindingen tussen wijken. Het plan kijkt wel naar voetgangersnetwerken binnen de wijk maar te weinig naar de voetgangersmobiliteit tussen wijken en tussen het stedelijk gebied en het aantrekkelijke buitengebied. Ook is meer aandacht nodig voor recreatief wandelen en aantrekkelijke ommetjes vanuit de directe woonomgeving. Voetgangers hebben weliswaar een kleinere bewegingsrange maar die range bevindt zich niet per se binnen de wijken. Zoals ook uit het bewonerspanel blijkt willen alle stadsbewoners in en tussen alle wijken kunnen lopen, voor hun werk, de dagelijkse boodschappen en voor ontspanning, gezondheid en onderling contact. Zie ook Memo Groen Stadswandelnetwerk). 4. Verblijfsruimte. Het plan gaat er ten onrechte van uit dat als er voldoende verblijfsruimte is er automatisch ook voldoende loopruimte is. Voetgangers hebben naast verblijfsruimte ook obstakelvrije loopruimte nodig om naar een eindbestemming te komen of bijvoorbeeld naar de parkeergarage of een halte van het openbaar vervoer. 5. Bestaande wijken. De nota gaat vooral in op nieuwe situaties, maar geeft daarmee weinig zicht op het te voeren beleid in bestaande wijken. Daar is, zeker ook voor de voetganger nog het nodige te winnen. 6. 30km wegen. Deze wegen worden wel genoemd, maar onderzoek wijst uit dat extra maatregelen nodig zijn om te snel rijden af te dwingen om ongelukken en onveilige situaties te voorkomen. 7.**Fietsertegast.**Hetconcept“fietsertegast”werkt niet goed uit voor voetgangers. Gast gedrag is slecht handhaafbaar en veiligheid is er enkel voor zover de voetganger een ‘verdedigende’ positie in neemt. Het recht van de snelste geldt ook hier.Feitelijkontstaateen“voetgangertegast”situatieendatbetekentdatdefactovoetgangersruimte wordt opgeofferd aan de fietser.Kinderen,mensen met een beperking en ouderen zijn de dupe. 8. Maak van Utrecht een echte historische loop-, werk- en leefstad 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	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. Zie ook het Handboek Openbare Ruimte Eens. Aanpassing naar 30 km zal in de meeste gevallen gepaard gaan met herinrichting. 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. Zie hoofdstuk Voetganger van het Mobiliteitsplan

	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. Toelichting en uitwerking In het Mobiliteitsplan 2040 stelt u dat Utrecht al jarenlang inzet op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, als een goed alternatief voor de (eigen) auto. Voor de fiets en het OV heeft dat een positief effect gehad, voor het lopen zeker niet. De voetgangersruimte in de stad staat steeds meer onder druk en de toegankelijkheid en bruikbaarheid van looproutes is in de afgelopen jaren verslechterd. Nu heeft u het mobiliteitsplan uit 2016 aangepast om met de ervaringen uit de coronatijd het staande beleid tot 2040 voort te zetten. Blijvend meer ruimte op looproutes De Voetgangersvereniging Nederland en Wandelnet vinden dat voor lopen in de anderhalvemeter samenleving veel meer ruimte nodig is dan er tot nu toe werd voorgeschreven en waaraan vaak ook niet werd voldaan. Utrecht zou er rekening mee moeten houden, dat blijvend meer ruimte op looproutes nodig is. Dit, om het hoofd te bieden aan de groei van de bevolking, vanwege het toegenomen thuiswerken met bijbehorende ommetjes in de buurt, om ruimte te bieden aan recreatief en gezond wandelen in het groen, voor ‘gezond leven, voor ‘wonen en werken’ conform de ambitie van de gemeente Utrecht en wensen van Utrechters (zie bewonerspanel). Verder moet er rekening mee gehouden worden dat blijvend meer loopruimte nodig is. Ondanks al die veranderingen laat u in hoofdstuk 6 over netwerken de beleidsinzet van 2016 voor voetgangersnetwerken ongewijzigd, terwijl de situatie voor voetgangers de afgelopen jaren in Utrecht juist is verslechterd. De VoetgangersVereniging Nederland hanteert als motto voor een goed voetgangersbeleid: veilig, vlug en vrolijk. Wandelnet onderschrijft dit motto. Het lopen moet veilig zijn, dat wil zeggen vrij van obstakels, met zo min mogelijk conflictsituaties met andere verkeerssoorten en in goede staat van onderhoud. Vlug, want bij functioneel bewegen moet je snel ergens kunnen komen. De ruimte moet aantrekkelijk en uitnodigend -vrolijk- zijn voor lopers, wandelaars en te voet gaanden. En vrolijk is voor ons zeker ook: groen. Het plan gaat er ten onrechte van uit dat voetgangersruimte synoniem is met verblijfsruimte en de functie obstakelvrije loopruimte krijgt daardoor te weinig	Onze aanpak, met meer ruimte voor voetgangers, is niet primair ingestoken vanuit de anderhalve meter samenleving. Er is nog weinig bekend over structurele effecten van Corona, zie ook 2.15.7. Met onze aanpak stimuleren we lopen en stimuleren we mensen die door Corona meer zijn gaan lopen om dit vast te houden. Het gaat wat ons betreft te ver om in het mobiliteitsplan consequent in te gaan op het verschil tussen loop- en verblijfsruimte. We zijn van mening dat dit onderscheid op dit abstractieniveau ook niet noodzakelijk is. In de uitwerking en bij projecten maken we dit onderscheid wel. Zie ook het Handboek Openbare Ruimte

	aandacht. Voetgangers hebben loopruimte nodig voor functionele mobiliteit naar een eindbestemming of bijvoorbeeld naar het openbaar vervoer. Beperkte investeringen? U stelt verder dat de voetgangersinfrastructuur in vergelijking met andere vervoerwijzen slechts om beperkte investeringen vraagt. Dat kan alleen waar zijn als, zoals u beweert 'alle bestemmingen in de stad voetgangersvriendelijk te bereiken zijn'. Dat is helaas niet zo. Door het aanleggen van vrij liggende fietspaden op trottoirs is de laatste tientallen jaren onontbeerlijke vrije doorloopruimte teloorgegaan en de resterende ruimte is vaak geblokkeerd door terrassen, geparkeerde fietsen, reclameborden, kliko's, etc.. Op veel plaatsen in de stad worden loopruimtes geblokkeerd door zulke obstakels. Let wel, wij zijn niet tegen het aantrekkelijk ('vrolijk') maken van de openbare ruimte, in tegendeel, maar de loopruimte moet wel voldoende breed blijven. Zorg bij het in beslag nemen van loopruimten door terrassen of tuintjes voor een voor evenredige uitbreiding van loopruimte. Ons inziens is op voetpaden en trottoirs een obstakelvrije ruimte van 2,60 m breed en 2,30 m hoog noodzakelijk. Lopen als vervoerswijze Volgens ons moet de gemeente -om van het lopen een aantrekkelijk alternatief te maken voor de auto- een fijnmazig netwerk ontwikkelen dat zich uitstrekt over de gehele stad en naar groene ruimte en bestemmingen buiten de '15 minuten stad'. Geef de voetganger in de hele stad prioriteit en niet alleen waar ruimtegebrek is. Alleen dan kan vanuit elke voordeur elke andere voordeur via een korte loopafstand bereikt worden, eventueel in combinatie met andere vervoerswijzen. Elke (multimodale) reis begint bij de voordeur met een Coronaproof, obstakelvrije inclusief toegankelijke loopweg van minimaal 240 cm breedte. En als die breedte niet mogelijk is dan moeten we kijken naar de overige ruimte en bijvoorbeeld parkeerruimte en autoweg laten inschikken. Alleen dan kan je bewoners van een straat enthousiast krijgen om voor het gebruik van de auto of fiets eerst naar een parkeergarage of OV-halte te lopen zonder over allerlei obstakels te struikelen. Obstakels Ruime loopwegen zonder obstakels maken het ook mogelijk hard te lopen, niet alleen om de bus te halen, maar ook als sport of tijdverdrijf. Nog belangrijker, alleen met een	Dit zijn wij met u eens. Op sommige plekken is en blijft er onvoldoende ruimte voor (voldoende) brede loopruimte. Hoe we hier mee omgaan werken we nader uit in de voetgangersnetwerken, zie ook 2.5. Zie hierboven. Zie hierboven. Een verwijzing naar het VN-verdrag nemen we op in het Mobiliteitsplan, zie 2.2. Dat is een onterechte afleiding. Helaas is het met de huidige modeltechnieken niet mogelijk om de effecten van het mobiliteitsplan voor de voetganger kwantitatief te onderbouwen.

	fijnmazig loopnetwerk met inclusief toegankelijke voetpaden kan in 2040 een goed bereikbare voor iedereen leefbare en beweegvriendelijke stad gerealiseerd worden. Alleen zo 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. Loopnetwerk Universeel toegankelijke loopwegen naast de broodnodige verblijfsruimte vragen om aanpassingen van de huidige weg- en /verblijfsinfrastructuur (smallere rijwegen, fietsstraten, minder parkeerruimte voor auto's en fietsen op de openbare weg). Dat vraagt om meer investeringen dan de gemeente nu suggereert nodig te hebben. Helaas moeten we uit hoofdstuk 10 afleiden dat u het lopen en het daarvoor noodzakelijke loopnetwerk geen hoge prioriteit geeft. Dat maken wij op uit 10.2 waarin u analyseert hoe het gebruik van vervoerwijzen verandert door de voorgestelde maatregelen. U voorspelt wel een verschuiving in de richting van het gebruik van de fiets. Maar de vervoerwijze ''lopen'' komt niet aan de orde en zelfs het woord ''voetganger'' komt niet voor in de tekst terwijl we de enorme toename van wandelaars en voetgangers in de openbare ruimte, ook door thuiswerken met eigen ogen waarnemen. Voorts valt ons op dat de nota zich vooral richt op nieuwe situaties. Zicht ontbreekt maar geeft op het te voeren beleid in bestaande wijken. Daar is, zeker ook voor de voetganger nog het nodige te winnen. Verkeersveiligheid In hoofdstuk 10 wordt berekend wat de bijdrage is van de maatregelen van het Mobiliteitsplan 2040 aan het totale functioneren van de stad. Dan gaat het om bereikbaarheid en een sterke economie, maar ook om een sociale en gezonde stad, duurzaamheid en leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. U heeft geprobeerd de kwantitatieve effecten van de maatregelen van het Mobiliteitsplan in beeld te brengen. 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	In de uit te werken voetgangersnetwerken zullen we ook nadrukkelijk kijken naar de bestaande wijken. Helaas is het met de huidige modeltechnieken niet mogelijk om de effecten van het mobiliteitsplan voor de verkeersveiligheid kwantitatief te onderbouwen. Ook voor de voetganger zijn soortgelijke richtlijnen opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte Het is ondoenlijk om elke looproute voor iedereen geschikt te maken. Daarom stellen we dat elke bestemming voor iedereen bereikbaar moet zijn.

	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. 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''. Voor (kwetsbare) voetgangers is ook belangrijk dat hoogteverschillen met kantmarkering goed zichtbaar zijn, en dat trappen niet zo gevaarlijk ontworpen worden zoals de bekende steile trap aan de Jaarbeurszijde van het Centraal station. Alleen dan komt er ruimte voor "iedereen", conform de ambitie van uw eigen college om een inclusieve stad te zijn. In hoofdstuk 6 missen wij bij de netwerken voor het lopen en fietsen, dat die netwerken door een ergonomisch verantwoorde inrichting toegankelijk moeten zijn om enkelvoudige ongevallen te voorkomen. Dat is van groot belang voor ouderen en slechtzienden die vaak slachtoffer zijn van zulke ongevallen. Interactie tussen fietsers en voetgangers Ten onrechte is er sprake van een veronderstelling, dat wat goed is voor fietsers, ook goed is voor voetgangers. Regelmatig botsen de belangen en een visie op voetgangersmobiliteit ontbreekt. Onduidelijk blijft hoe de voornemens uit het voetgangers actieplan 2016 zich verhouden tot dit plan. Wij denken dat het zinvol is om de sociaalpsychologische gevolgen van de voorgestelde maatregelen te monitoren. Wij missen bijvoorbeeld in hoofdstuk 10 de wijze waarop (kwetsbare)voetgangers ervaren hoe het is om hun ruimte te moeten delen met fietsers. De gemeente overweegt in het centrum fietsers vaker te gast toe te laten in de toch al krappe voetgangersruimte. Voetgangers ervaren fietsers door hun gedrag als bedreigend en vrezen dat zij zich in hun eigen voetgangersruimte niet veilig kunnen verplaatsen. Ook buiten het centrum moeten voetgangers vaak	Zie het *rapport Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst!, Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020* op de site van de gemeente. 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.

	uitwijken naar fietspaden omdat een voetpad of stoep ontbreekt of vol staat met obstakels. Dit concept gaat uit van wederzijds begrip tussen twee volstrekt verschillende soorten weggebruikers. Allereerst is de juridische positie in geval van een ongeval tussen fiets en voetganger volstrekt onduidelijk. Daarnaast is de impact van een fietser bij een aanrijding op een voetganger veel groter dan vaak wordt verondersteld. Wetenschappelijk onderzoek wijst uit dat dergelijke ongevallen leiden tot enorme fysieke schade. In In voetgangersgebieden, maar ook op voetpadenvoetpaden en trottoirs, lopen mensen uit veel categorieën. Het zijn niet allemaal fitte mensen, maar ook ouderen die vaak een minder vaste koers volgen (vetergang) en kinderen met een onvoorspelbaar gedrag. Net als bij de voetganger is er ook onderscheid bij de fietsers te onderkennen. Ook hier zijn ouderen en jonge kinderen vaak minder voorspelbaar in hun gedrag. Naar onze opvatting is menging van deze twee ongelijksoortige verkeersdeelnemers, de fietser en de voetganger, vragen om problemen. Het shared space concept wordt op steeds meer plaatsen onderkend als niet veilig. Uitzonderingen daarop zijn plaatsen waar men zijn of haar bestemming vindt zoals een pontaanlanding of een stationsplein, een plek waar men aankomt of vertrekt, wellicht de schakelpunten binnen de door u voorgestelde deelmobiliteit. Hoofd – en doorgaande fietsroutes blijken vaak zeer lastige barrières voor voetgangers. Als dan zoals in Utrecht, zebra's daar ontbreken, zijn dergelijke doorgaande fietsroutes moeilijk oversteekbaar, zeker ook omdat fietspaden niet zijn opgenomen in verkeersregelingen voor voetgangers. Ofwel: het verkeerslicht bijvoorbeeld werkt enkel voor de autoweg en niet voor fietsroute, omdat men wil dat fietsers kunnen doorrijden. Dat betekent dat voetgangers maar moeten zien hoe zij en gaatje kunnen vinden tussen de grote fiets verkeersstromen. Voor mensen met een beperking, ouderen en kinderen is dat haast ondoenlijk. In 6.2 zouden wij graag lezen hoe de oversteekbaarheid van hoofdfietsroutes voor alle voetgangers wordt gewaarborgd. Door de toename van snelle en zeker ook zware fietsen, wordt het voor voetgangers steeds moeilijker een fietspad over te steken. Daarom zijn nieuwe oplossingen nodig. We denken bijvoorbeeld aan snelheid remmende maatregelen of zebrapaden. Immers, op die manier kunnen ouderen en visueel beperkte mensen die moeite hebben om de snelle elektronisch ondersteunde	

	fietsen te horen aankomen toch worden geholpen. In hetzelfde hoofdstuk 6 zou wij ook graag zien hoe de doorstroming in het loopnetwerk geoptimaliseerd wordt met speciale aandacht voor het oversteken van fietspaden en fietsstraten. Drempels en zebra oversteken behoren tot de middelen om oversteekproblemen op te lossen. Aansluitend daarop past dan in hoofdstuk 10 een beschrijving van de effectiviteit van de genomen maatregelen. Auto's en voetgangers Wij missen in hoofdstuk 10 een visie van Utrecht over hoe de maatregelen om Utrecht autoluw te maken effect hebben op de verkeersveiligheid. In de Coronatijd heeft de afgenomen intensiteit van het autoverkeer niet geleid tot een toename van de verkeersveiligheid. Er is blijkbaar meer nodig. De 30 km wegen binnen de bebouwde kom hebben vooralsnog ook niet geleid tot minder ongevallen van fietsers en voetgangers. Uit recent onderzoek blijkt dat automobilisten op drukke 30 km te snel blijven rijden waardoor voetgangers nog steeds slachtoffer worden van aanrijdingen op zebra oversteekplaatsen. Ook fietsers blijken uit hetzelfde onderzoek extra risico te lopen op een verkeersongeval. In hoofdstuk 6 missen wij bij de bespreking van de netwerken de maatregelen om lagere snelheden van auto's af te dwingen. Bekende verkeerskundige maatregelen zijn o.m. het toepassen van drempels, het versmallen van de rijweg, en het gebruik van klinkers als wegbedekking. Stiller asfalt, zoals besproken in 10.3, is belangrijk voor omwonenden, maar heeft ook nadelen, m.n. voor mensen die van hun gehoor afhankelijk zijn voor het signaleren van aankomend autoverkeer. Het verplichten van een 'Intelligente Snelheid Adapter' (ISA) in auto's kan op termijn soelaas bieden om te hoge snelheden af te dwingen. Daarnaast zijn andere maatregelen denkbaar, zoals verkeersregelingen, waar voetgangers en fietsers de snelheid van het aankomende verkeer niet goed kunnen inschatten en de genoemde maatregelen niet afdoende zijn. Utrecht, een voetgangersvriendelijke stad De VoetgangersVereniging Nederland en Stichting Wandelnet willen graag meedenken over de manier om Utrecht een voetgangersvriendelijke stad te maken. Maak van Utrecht een echte historische loop, werk en leefstad door alle stoepen, singels en grachten terug te geven aan voetgangers voor een inclusieve veilige stad waar plek is voor iedereen. Zorg voor veilige, voldoende brede en aantrekkelijke	

	looproutes naar groen- en andere bestemmingen binnen en buiten de stad. Veilig, vlug en vrolijk	
169	Betreft: Inspraak mobiliteitsplan, in het bijzonder m.b.t. de Zuidpoort, toegankelijkheid voor autorijdende bewoners zuidelijke binnenstad en lang parkeren voor bewoners/vergunninghouders. LS Gaarne maak ik gebruik van de mogelijkheid te reageren op het mobiliteitsplan en de parkeervisie. In grote lijnen sluit ik mij aan bij de visie van de Actiegroep Binnenstad 030, maar ik vul deze aan met enkele eigen standpunten en preciseringen. Mijn hoofdpunten zijn: Uit de 'wiel-en-spaak'-gedachte in het mobiliteitsplan volgt segmentering van het verkeer van en naar de binnenstad. Rond de Zuidpoort ontstaat m.n. in voorkeursvarianten 4, 5 en 6 ('knip op de Vaartsche brug' en verdere maatregelen rond de Vondellaan/Albatrosstraat) een veel te grote belemmering voor bewoners/vergunninghouders in het zuidelijk deel van de binnenstad. Voor Springweg en omgeving Geertebuurt (en ook Hoogh Boulandt/Moreelsepark en Bleekstraat) worden wordt m.n. het Diakonessenziekenhuis en het zuiden/zuidoosten van de stad de omweg via 't Goylaan erg slecht bereikbaar. En vanaf de zuidoostelijke zijde van de binnenstad kan men slechts met grote omwegen naar het westelijk deel van de stad. Het autovrij maken van Springweg en omgeving Geertebuurt dient geen doel en tast het woongerief van bewoners/vergunninghouders onnodig aan. Hieronder licht ik e.e.a. uitvoeriger toe en ik sluit af met een aantal alternatieven. A Volgens de gemeente is er te veel sluipverkeer en ruimtetekort in de binnenstad (en nemen auto's nemen te veel ruimte in). De nadruk ligt in de plannen voor de hele binnenstad op: (1) *Het weren van doorgaand verkeer & sluipverkeer* door dosering, een of meer 'knippen' in de wegen rond de binnenstad en afsluiting of autoluw maken van de Zuidpoort (6 varianten). Waar het de Binnenstad betreft ligt in de plannen de nadruk op de *bestemming* van Utrechters en bezoekers van buiten die naar of door de binnenstad willen en *niet op de oorsprong* van het verkeer (bijvoorbeeld van bewoners/vergunninghouders die in de binnenstad zelf wonen).	Op hoofdlijnen is de beantwoording terug te vinden in paragraaf 2.13 Binnenstad en Zuidpoort van de Nota van Beantwoording. Specifiek doelen hierbij zijn transformeren van verkeers- en parkeerruimte naar verblijfruimte en kwaliteitsverbetering van die verblijfsruimte. Denk aan meer groen, plekken om (rustig) te zitten. Daarnaast is op veel plekken in de binnenstad de ruimte voor voetgangers nu erg krap. Het gaat hierbij zowel om bewoners als ook bezoekers.

	(2) *Het vrij maken van ruimte*. Door verkeer te weren en parkeerplaatsen te verminderen dan wel op te heffen. De vraag is hier: ruimte voor wie en voor wat?	De visie en aanpak van het Mobiliteitsplan krijgen voor de binnenstad meer invulling via de Omgevingsvisie Binnenstad. In dat proces zijn en worden bewoners van de binnenstad betrokken bij de verdere uitwerking.
	Net als de Actiegroep Binnenstad030 zie ik dat de makers van de plannen het perspectief van de bewóners van de Binnenstad niet hebben meegenomen. Ik nodig B&W, de betreffende ambtelijke werkgroep en de gemeenteraad uit óók het perspectief te nemen van de bewoners van de zuidelijke binnenstad (en inzake de gevolgen van de Zuidpoort maatregelen ook Hoog Boulandt en Bleekstraat e.o.). B De segmentering van het autoverkeer in de stad volgens de wiel- en spaakgedachte (met de binnenstad als 'as') ziet er op de tekentafel wellicht mooi uit, maar maakt de organisch gegroeide mobiliteit voor veel bewoners onmogelijk of dwingt hen té grote omwegen te maken. Bijv. ziekenhuizen (!) worden slecht bereikbaar en er ontstaat door die omwegen meer verkeer (meer drukte en meer vervuiling). Waar het een mogelijke knip op de Vaartschebrug bij de Zuidpoort betreft en het autoluw maken of afsluiten van het Ledigerf voor auto's, ervaar ik – en ik ben niet de enige - de voorgestelde ingrijpende wijzigingen een beetje als een overval. Dit gaat allemaal erg snel, lang niet iedereen is goed geïnformeerd en hierover wordt niet goed overlegd met al die bewoners die dit raakt. Beseffen zij welke consequenties dit heeft en weten zij goed hoe zij hierop invloed kunnen uitoefenen? Nieuw beleid doordrukken vergroot de spanning tussen stadsbestuur/politiek en bewoners. Waarom niet eerder kleinere deelmaatregelen nemen en dán bezien wat het effect daarvan is? C Waar draait het om? De leefbaarheid en bewoonbaarheid van de binnenstad. De vraag is: voor wie? Wat is de afweging? Onder deze algemene en vage begrippen gaan uiteenlopende ideeën en belangen schuil: bewoners, bezoekers, CMU/horeca/andere bedrijven en de milieustandpunten van GroenLinks.	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.

	Wat verstaat men onder leefbaarheid, mobiliteit en bewoonbaarheid voor de *bewóners*? Die zien er voor verschillende bewoners anders uit. Jongeren zonder auto die hier tijdelijk wonen. Gezinnen met kleine kinderen en een auto. Alleenstaande ouderen. Ouderen met een handicap. Ouderen die gezond zijn, dat willen blijven en zo lang mogelijk hier willen blijven wonen en mobiel willen blijven. Milieu? Natuurlijk moet de binnenstad schoon, maar let dan op minder vervuilend verkeer (diesel, scooters met mengsmering, oude auto's), *bundeling van bezorging i.p.v. af en aanrijdende bestelbusjes*, nadruk op hybride en elektrische auto's, maar veroorzaak geen omwegen die tot méér verkeer en overlast leiden. Ruim ook een plaats in het beleid in voor veiligheid: bijvoorbeeld door reclame versperde stoepen, overmaat aan bestelbusjes die de weg versperren, fietsers en bromfietsers/scooters die soms veel te hard door de stad crossen, vaak nog tegen het verkeer in. <u>Wordt nu de hele binnenstad niet op één hoop gegooid?</u> <u>Wáár is wèlk sluipverkeer? En welke gedeelten hebben daar wel en welke géén last van? In grote gedeelten van de binnenstad ís er immers geen overlast.</u> <u>Wáár is ruimtetekort? Kloppen de premissen wel? Wórdt het wel steeds drukker? Overal? Waar is gebrek aan ruimte? En zo ja: voor de gehele binnenstad of alleen voor gedeelten, bepaalde straten of grachten?</u> <u>En hoe zal dat zijn ná de coronapandemie. Wordt er niet teveel geëxtrapoleerd vanuit de situatie van vóór de pandemie? Wat als het beleid van 5 stadscentra realiteit wordt?</u> <u>En zeker zo belangrijk: hoe gaat de eventuele vrijkomende ruimte worden gebruikt?</u> <u>Bewoners vrezen meer toerisme, met name terrasjes en andere overlast.</u> Op enkele plekken is er inderdaad sprake van ruimtetekort en botsende verkeersstromen hetgeen om maatregelen vraagt. Ik beperk mij hier tot zuidelijke binnenstad rond de Zuidpoort: 3.1. *Autoverkeer in en uit de binnenstad*. Bewoners, bevoorrading, diensten (ambulances, brandweer, politie, bouwers, onderhoudsdiensten, bezorgers) en bezoekers kunnen botsen met: 3.2. *Voetgangers van Centraal Station naar Station Vaartserijn*: Wandelaars langs de Catharijnesingel hebben overigens nergens last van. Alleen bij	Het mobiliteitsplan bevat een visie en aanpak voor de gehele stad met de focus op het functioneren van alle netwerken voor voetgangers, fiets, OV, auto en goederen. Op bepaalde plekken in en rondom de binnenstad zijn er nu reeds knelpunten die naar verwachting groter worden doordat de stad groeit. De aanpak met onder andere maatregelen (nog op hoofdlijnen) in en rondom de binnenstad zijn nodig voor het functioneren van het gehele netwerk én om specifieke knelpunten op te lossen. Dit betekent niet dat in elke straat dezelfde maatregelen gaan gelden. Waar wat precies nodig is, betreft verdere uitwerking. De Omgevingsvisie binnenstad en de Zuidpoort-studie geven voor een deel deze uitwerking.

	grote drukte hebben wandelaars langs Oudegracht en door de Twijnstraat last van: - Obstakels op de stoep (reclame, geparkeerde fietsen) - Auto's die over vooral de oostzijde van de Oudegracht of de Twijnstraat rijden of daar staan. - Autoverkeer dat bij Ledig Erf rondom de binnenstad rijdt tussen Bleekstraat en Catharijnesingel over de Vaartscherijnbrug/Ledig erf en Abstederdijk verder van en naar Zuidelijk en oostelijk Utrecht. De grootste wrijving ontstaat bij het binnenrijden van de Binnenstad door de Twijnstraat/de oostzijde van de Oudegracht en bij kruisend verkeer op het Ledig Erf. Dat die wrijving moet worden voorkomen of verminderd is duidelijk. Het verlaten van de Binnenstad via westzijde Oudegracht en over de Tolsteegbrug geeft veel minder problemen. De Tolsteegbrug (de eigenlijke zuidpoort) is breed genoeg om én voetgangers én auto's naast elkaar te laten bewegen.	In de voorkeursvariant blijven voor binnenstadsbewoners alle rijmogelijkheden behouden, zij het soms met een kleine omweg via Bleekstraat – Baden Powellweg – Albatrosstraat i.p.v. het Ledig Erf. Alleen voor doorgaand verkeer van de Venuslaan – Vondellaan is deze route niet meer mogelijk.
	D De oplossing rond de Zuidpoort die de voorkeur van B&W heeft (alternatief 4) heeft veel negatieve consequenties voor de bewoners/vergunninghouders in de Zuidwestelijke binnenstad (plus Bleekstraat en Hoogboulandt). Hetzelfde geldt ook voor varianten 2,3 5 & 6. Deze bewoners worden in de voorkeursoplossing van B&W (4) ten dele afgesloten, in die zin dat zij per auto grote delen van de zuidelijke en zuidoostelijke stad slechts met zeer grote omwegen kunnen bereiken (met als gevolg daar meer autoverkeer, uitstoot. Eventuele overlast wordt verplaatst). Hoe moeten bewoners vanaf hun huis per auto naar de Zuid- en Zuidoostkant van Utrecht als de Zuidpoort voor hun auto's wordt afgesloten en er een knip komt ter hoogte van de Vaartscherijnbrug? Dan kan men uit de binnenstad niet meer naar de Abstederdijk, Sterrenwijk, Venuslaan en verder (richting stadion en Waterlinieweg), Ziekenhuis(!) of Vogelwijk of via de Gansstraat van/naar Oud Amelisweerd, enz. Waar gaat het geweerde verkeer heen? Is er geen sprake van waterbedeffecten? Gaat men elders parkeren, neemt men het OV, de fiets of gaat men lopen (Wie? Ouderen?). Heeft men het plan wel eens bekeken vanuit het perspectief van verschillende belanghebbenden of is er sprake van een 'groot plan' waar bewoners voor moeten wijken? Zie *voorbeeld*. *Voorbeeld.: in de ZW hoek van de binnenstad (tussen Lange Smeestraat, Oude gracht, Bijlhouwerstraat en Pelmolenweg tot Bartholomeïbrug) ligt de nadruk op bewoning;*	Het doorgaande verkeer zal deels een andere vervoerwijze kiezen en deels een andere route, b.v. via de Waterlinieweg. Bestemmingsverkeer (inwoners en vooral bezoekers) kan gebruiken maken van alternatieve parkeerplekken, aan de rand van de binnenstad (b.v. garage Vaartse Rijn), of een transferium of P+R (en verder met b.v. OV of deelfiets). De focus voor het stapsgewijs opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ligt voor op de pleinen en de Oude Gracht en veel minder op andere, rustige straten in de binnenstad. Uw suggesties voor maatregelen zijn op hoofdlijnen ook onderdeel van de aanpak van het mobiliteitsplan.

	weinig bezoekers, zaken of winkels, wel veel zzp'ers. Er zijn ongeveer 200 parkeerplaatsen (incl. ruimte onder de Martinuskerk vanaf Pelmolenweg) voor bewoners, er zijn weinig geen bedrijven. Wel is er het Bartolomeusgasthuis met een paar eigen parkeerplaatsen.. *Deze bewoners bereiken of verlaten de binnenstad per auto óf via de Bartholomeïbrug en de Catharijnesingel óf via de Tolsteegbrug en Ledig Erf van/naar zuidelijk Utrecht (bijv. ziekenhuis, via Venuslaan en Waterlinieweg stad uit of naar andere stadsdelen of Amelisweerd, etc.).* *In de ZW hoek zelf is geen verkeersoverlast en klaagt men niet over ruimtegebrek. Het is daar ook rustig op de rand na (westkant van de Oude gracht en de Lange Smeestraat). Wandelaars lopen ongehinderd door het Zocherpark langs de Catharijnesingel. Waarvoor is de hier vrijkomende ruimte – als bewoners daar niet meer lang mogen parkeren – nodig? Waarom zou men deze bewoners (Springweg en omgeving Geertebuurt) hun parkeerplaats willen afpakken?* Mijn voorstel: alternatieve oplossingen	
	Stop inderdaad het bezoekers- en doorgaand verkeer rond de ring (OV naar de stad) of aan de rand van de binnenstad met aanpassing door slim sturen: geef toegang voor (binnenstad-)bewoners, (*gebundelde*) bezorging, services (bouw, ambulances, brandweer) en kortdurend bezoek (bijv. afhalen en brengen van personen en materiaal), evt. met gebruik van slimme apps (vgl. bijv. Amersfoort).	Uw suggestie is een mogelijke werkwijze. Dit moet nog verder uitgewerkt worden.
	Spreid waar mogelijk de spits en probeer files in de spits te voorkomen (overleg met bedrijven en grote instellingen), inderdaad bijvoorbeeld door dosering via stoplichten.	Bestemmingsverkeer (bewoners en bezoekers) kan van en naar de zuidelijke binnenstad via de Tolsteegsingel (richting Venuslaan) rijden.
	Weer vervuilend verkeer: dat geldt voor (vracht- en bestel)auto's maar ook voor stinkende en/of lawaaierige brommers/scooters (die worden nu nergens genoemd, maar zijn voor velen, bezoekers én bewoners bron van overlast, ook al door gevaarlijk weggedrag).	Voor de binnenstad (binnen de singels) zelf onderzoek we een systeem van intelligente toegang, wat de drukte in de binnenstad reguleert. Dit systeem moet nog worden uitgewerkt.
	Maak ruimte (bijv. langs de Oudegracht) door reclame-uitingen *op het trottoir* te verbieden, dat doet wandelaars immers de straat op gaan en dán ontstaat er frictie met fietsers, brommers en auto's. Biedt belanghebbenden het alternatief van *uithangborden* (aan regels gebonden en zodanig dat voetgangers en ander verkeer er geen last van heeft).	Of en hoe de verkeerscirculatie in de binnenstad verandert door deze plannen is nog niet uitgewerkt.
	Zorg dat de toenemende bezorging van pakjes e.d. wordt gebundeld en richt per buurt afhaalpunten in (scheelt veel uitstoot en veel hinderlijk verkeer dat ook nog eens de weg verspert).	

	Faseer het parkeren voor vergunninghouders uit (wie hier ooit is komen wonen rekende op parkeermogelijkheden en voor hen is een auto bij huis deel van de leefbaarheid/bewoonbaarheid. Pak dat niet af waar dat niet nodig is. Wie vanaf nu in de Binnenstad wil komen wonen moet zich realiseren dat hij/zij geen bewonersvergunning meer krijgt, behalve voor kortdurend parkeren (in- uitladen etc.) of onder voorwaarden (bijv. gezondheid of werk waarbij auto dichtbij werkelijk essentieel is) Laat bewoners over een autoluw Ledig Erf toe (met 30 km/u) (of laten de plannen dit al toe?). Weer eventueel ander verkeer met slimme regeling, bijv. elektronische pas of nummerbordencontrole. Voorstel voor uit- /toegang ZW-binnenstad: bewoners kunnen dit deel per auto verlaten/binnenrijden a. Uit: via Lange Smeestraat of Springweg, en dan via westelijke Oudegracht naar Tolsteegbrug en verder naar Zuid en Zuidoost Utrecht. b. In/uit: Over Bartolomeïbrug naar Catharijnesingel en vandaar toegang tot of uit noorden of Zuid, Zuidoostelijke en Zuidwestelijke deel van Utrecht. Afsluiting van de Zuidpoort voor auto's (behalve leveranciers e.d.) is alleen acceptabel mits autorijdende bewoners via Bartholomeïbrug óók naar het Ledigerf en verder naar het zuiden/zuidoosten kunnen, zonder grote omwegen (dus voor hen geen knip op de Vaartscherijnbrug, zie voorstel slimme toelating), maak anders Zuidpoort verkeersluw met wél toegang voor bewoners. Mogelijk zijn er andere oplossingen voor het verkeer van en naar Z en ZO Utrecht mogelijk, maar dwars door de Binnenstad en via de Servaasbrug en Abstederbrug naar de Venuslaan. Dat verhoogt de drukte in de Binnenstad en is dus minder aantrekkelijk. E De gevolgde procedure en de volgorde van inspraak en handelen Hoe zijn de plannen onderbouwd? Is de mening en steun van bewoners voor deze ingrijpende wijzigingen echt onderzocht of heeft men naast oude verkeersmetingen volstaan met flitspeilingen via social media (deze bereiken lang niet alle bewoners en zijn helaas onbetrouwbaar).	Voor het Mobiliteitsplan zijn verkeersmodelberekeningen uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Specifiek voor de Zuidpoort zijn meerdere varianten doorgerekend in de studie Zuidpoort. Beide projecten hebben een traject van inspraak doorlopen, inclusief de gelegenheid voor alle geïnteresseerden om bewonersbijeenkomsten bij te wonen. In de Omgevingsvisie binnenstad zal meer op maat de uitwerking plaatsvinden. 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

	<u>Is er geen sprake van generalisering van deelresultaten naar gehele binnenstad?</u> *We weten nog niet hoe de (stads-)economie er na deze Corona-pandemie gaat uitzien.* Denk aan consequenties voor Nederlands en internationaal toerisme. De economie (incl. thuiswerken, woon-/werkverkeer en toerisme) gaat sowieso op de schop, mensen bestellen meer op internet en bezoeken minder winkels. Het beleid richting meerdere stadscentra heeft ook gevolgen voor het bezoek aan de binnenstad. Zijn alle bewoners wel voldoende bereikt en duidelijk ingelicht? Hoe denken bijvoorbeeld de bewoners aan de Pelmolenweg en de 7 steegjes hierover, of van HoochBoulandt en Bleekstraat e.o.? Er is sprake van veel documenten, aanvullingen, beelden, social media, websites e.d. Is er voldoende onderscheid tussen informatie en pleidooien voor bepaalde oplossingen die als bijna onontkoombaar worden voorgesteld? Kan iedereen goed gebruik maken van de gehanteerde inspraakprocedures? Velen raken hierin gemakkelijk het spoor bijster. F Tenslotte: Het mobiliteitsplan is nog niet vastgelegd. <u>Waarom dan nu toch al aan dit tamelijk ingrijpende onderdeel beginnen?</u> <u>*Waarom niet eerst minder ingrijpende maatregelen?*</u> Bijv. bezoekers aan de rand; auto's selectief toelaten met slimme registratie; uitfaseren van parkeren voor bewoners door niet langer nieuwe vergunningen te verstrekken behoudens ziekte/handicaps/dringende redenen. Wacht met ingrijpender maatregelen zoals knippen e.d. totdat de effecten van minder ingrijpende maatregelen duidelijk zijn geworden. Het zou nog wel eens erg kunnen meevallen wat er dan van drukte en sluipverkeer overblijft. Tot zover, ik ben natuurlijk gaarne tot nadere toelichting bereid, en zie uit naar uw antwoord,	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.
170	*De meegestuurde foto's en kaarten van de onderstaande inspraakreactie vindt u in bijlage.* Inleiding Utrecht groeit stevig, maar er is geen plaats voor extra autoverkeer en op dit moment ook nauwelijks voor fietsers.	

	Daarom wordt ingezet op ontmoediging van autobezit, upgraden van het fiets- en OV-netwerk en stimuleren van bewegen te voet. Burgerplatform en Denktank Het Wiel noemt het bemoedigend dat het gemeentebestuur nu voor het eerst niet meer uitgaat van autonome groei van het autoverkeer. <u>We steunen de ambitie om een mobiliteitssprong én een schaalsprong te realiseren door meer lopen, meer fietsen, meer OV. En dat vraag ook om een stedelijke verdichtingsstrategie waar nabijheid (de 10-minutenstad uit RSU2040) een sleutelbegrip is.</u> Maar we hebben zorgen: Noordwesten lijkt een blinde vlek: een Wiel is rond en heeft spaken nodig Het noordwesten lijkt een blinde vlek in de mobiliteitsvisie. Het Wiel met spaken moet worden rondgemaakt voor het autoverkeer en ook voldoende spaken hebben, zodat actuele en urgente mobiliteitsproblemen worden opgelost. Voor het OVWiel moet de gemeente meer kijken naar de ambities van de provincie die een gesloten OV wiel voorstelt. Ook een lijn van Overvecht naar Leidsche Rijn, over een toekomstig station Lage Weide. Netwerken moeten elkaar versterken, niet beconcurreren in de ruimte We maken ons zorgen dat de plannen voor de verschillende netwerken / vervoersmodaliteiten (voetganger, auto, fiets, lokaal OV en HOV) onvoldoende op elkaar aansluiten. Die beconcurreren elkaar nu al in de krappe ruimte, terwijl de stad nog sterk moet groeien. Het is evident dat er steviger keuzes en prioritering nodig zijn. Knelpunten worden van binnen naar buiten niet consequent aangepakt Om de gepresenteerde visie en groei te realiseren is meer ambitie en meer lef nodig dan we nu terugzien in concrete projectvoorstellen voor bijvoorbeeld Westplein, Westelijke Stadsboulevard, Amsterdamsestraatweg, de Noordelijke Randweg NRU. We maken ons daar grote zorgen over. Projecten blijven deelproject als ze niet vanuit één concept of visie worden uitgezet en gerealiseerd. Nu blijft het lokale oplossingen zonder duidelijke visie. Deze drie punten lichten we punt voor punt toe en concretiseren we in een concreet voorstel en een aantal bijlagen: Samenvattingen van het denkwerk van de verschillende bewonersgroepen die elkaar opvallend sterk aanvullen. 1. Noordwest lijkt een blinde vlek	Hier zijn wij blij mee. Een groot deel van uw vragen en opmerkingen zijn geclusterd beantwoord in de Nota van beantwoording. Wij verwijzen in de beantwoording op de specifieke hoofdstukken en geven op een aantal punten een aanvullende toelichting. Met het mobiliteitsplan schetsen we de visie voor de komende 20 jaar voor de gehele stad Utrecht. In het eerstvolgende

	Noordwest, West en Overvecht (110.000 inwoners) herkent zich zeer in de geschetste problematiek uit het Mobiliteitsplan 2040, maar ziet een blinde vlek voor het noordwesten van Utrecht. De investering in mobiliteit in ons deel van de stad blijft op alle fronten achter. Voorgenomen en geplande aanpassingen in de weginfrastructuur laten lang op zich wachten, echte fundamentele verbeteringen liggen niet in het verschiet. Mede omdat de ruimtelijke investeringen ook achterblijven. Zo hebben we een incompleet Wiel , zijn de spaken niet op orde en blijven er dus onevenwichtige voetganger-, auto-, fiets-, OV-systemen. Nota bene: het noordwesten betreft 50 procent van de stad binnen de ring. Noordwest heeft actuele, urgente mobiliteitsproblemen die veelal in het verleden zijn ontstaan, bijvoorbeeld met het verleggen van de aansluiting op de A2 en de onvolwaardige NOUW-2 oplossing daarvoor. Er zijn complexe dossiers als de Westelijke Stadsboulevard (WSB), de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de herinrichting van het Westplein die impact heeft op Noordwest. Die moeten op korte termijn aangepakt worden om het Wiel te laten functioneren en de leefbaarheid op het gewenste niveau te krijgen. Een wiel is rond en heeft voldoende spaken. Kijken we naar de aansluiting voor autoverkeer, en naar de nieuwe plannen voor (hoogwaardig) OV, dan constateren we dat het Wiel niet rond is. Het is gebroken en er missen spaken. Dat geldt voor zowel de auto, als de fiets ,als het OV. Daardoor zijn verbeteringen in centrumgebied niet mogelijk (Zie verkeersstudie Noordwest), en kun je je ambities dus niet realiseren. Wetende dat met binnenstedelijke uitbreiding zal de druk alleen maar toenemen… Als het Wiel consequent niet wordt rondgemaakt in het noordwesten, dan blijven de mobiliteitsproblemen bestaan. De mobiliteitssprong komt onder druk. Verdere stedelijke ontwikkeling is dan minder goed mogelijk, en dat heeft uiteindelijk negatieve consequenties voor de kwaliteit van bijvoorbeeld	decennia zijn veel investeringen geprogrammeerd in Zuidwest, volgend uit de harde planvoorraad van de Ruimtelijke strategie Utrecht. Ook in Noordwest vinden ontwikkelingen plaats die gepaard gaan met infrastructurele investeringen. Grote investeringen in Noordwest zijn de WSB en het Westplein. Voor het fietsnetwerk in Noordwest zijn veel ambities opgenomen, zoals bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht, het Merwedekanaal de A2 en enkele tunnels onder de spoorlijnen naar Amsterdam en Woerden. De uitvoering van de Westelijke Stadsboulevard (WSB) en de herinrichting van het Westplein zijn inmiddels besloten. Voor de WSB loopt momenteel de contractering voor de uitvoering en we verwachten de oplevering medio 2024. Voor het Lombokplein voorzien we de start van de uitvoering in 2024. Dit is afhankelijk van de financiële haalbaarheid. Wij onderzoeken momenteel of er alternatieven mogelijk zijn om de NRU aan te pakken zodanig dat de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid verbeterd worden. Hoe we dit gaan doen is beschreven in de rapportage Aanpak uitwerking spoor 2 Noordelijke Randweg Utrecht die op 9 april 2021 naar de gemeenteraad is verstuurd. Voor meer informatie over de auto-ontsluiting in Noordwest verwijzen we naar paragraaf 2.8.2 Autoverkeer aan de noord- en westkant van Utrecht. Het concept Wiel met spaken richt zich op het openbaar vervoer met een Ring, knooppunten als intermodale overstappunten en spaken. Het OV-Wiel wordt in de komende decennia gefaseerd als volledig netwerk ontwikkeld. Spaken in Noordwest zijn onderdeel van het plan, waarvan de Vleutenseweg reeds een bestaande spaak is, net als de spoorlijnen. Dat kost tijd en is afhankelijk van financiering. Ook

	Overvecht en Zuilen met een risico af te glijden. 2. Meer samenhang tussen de netwerken We maken ons grote zorgen over de samenhang tussen de schillen (van binnen naar buiten), en verschillende systemen (auto, OV, fiets, voetganger) die over elkaar heen liggen. 1. <u>Er lijkt onvoldoende ruimte om alle netwerken over elkaar heen te leggen. In de plaatjes worden ze steeds losgetrokken, maar uiteindelijk gaat het over dezelfde ruimte.</u> <u>Met name de hoofdaders raken overvol met doorgaand en lokaal autoverkeer, hoogwaardig OV en fietsers.</u> <u>Hoe kun je én de doorstroom verhogen, en veilige oversteekplaatsen over diezelfde weg realiseren? We vragen verdere detaillering om de haalbaarheid aan te tonen en doen</u> <u>aanvullende voorstellen.</u> Voorbeeld. De WSB wordt (grotendeels) aangelegd met 2x1 rijstrook. De stops van de bussen regelt als het ware de dosering van het autoverkeer omdat auto's moeten wachten achter de bus als deze passagiers in- en uit laat stappen. Het terugdringen van verkeer door compartimentering de stad in en uit via de spaken van het Wiel heeft onverminderd prioriteit om binnenstedelijke capaciteit vrij te maken voor de fiets en OV. 2. <u>We missen concrete voorstellen, want alleen knippen op de Catharijnesingel en Ledig Erf is onvoldoende om dit doel te bereiken.</u> Wij stellen voor om de hele	de verbetering van het fietsnetwerk en de aanleg en verbetering van mobiliteitshub zal gefaseerd vorm krijgen. Onze visie is dat we een volledig functionerend mobiliteitsnetwerk zullen aanbieden. Door het bieden van alternatieven uit het pallet van de Utrechtse mobiliteitsaanpak zal het autoverkeer niet meer toenemen en verwachten we het autoverkeer via het geschetste netwerk af te kunnen wikkelen. Een extra autospaak vanuit Noordwest naar de A2 is vanuit deze insteek niet gewenst en niet nodig. Door de mobiliteitsaanpak zullen steeds meer mensen teruggrijpen op mobiliteitsalternatieven en de auto steeds meer alleen voor noodzakelijke verplaatsingen gebruiken. Doorgaand verkeer en korte verplaatsingen per auto worden ontmoedigd. Het noodzakelijke autoverkeer wordt via de spaken afgewikkeld. Door dynamisch verkeersmanagement sturen we verkeersstromen zo optimaal mogelijk. Voor fietsers worden verschillende nieuwe routes gerealiseerd en daardoor wordt het fietsverkeer in de stad gespreid. Het spanningsveld tussen doorstroming en veilig oversteken blijft bestaan. Hoe we hiermee omgaan is afhankelijk van de zone. We werken de multimodale verkeersmanagementstrategie uit in een tactisch netwerk- en sturingskader, waarin we aangeven hoe en met welke (hulp)middelen we al het verkeer in de stad multimodaal willen regelen en sturen. De principes hiervoor zijn in hoofdstuk 8.3 van het mobiliteitsplan beschreven. Mobiliteitsplan is visiedocument met planhorizon 2040. Uitwerking in concrete maatregelen volgt in een mobiliteitsproject dan wel gebiedsontwikkeling. Verder verwijzen we naar hoofdstuk 2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan. Voor de meest urgente knelpunten in de samenhang van de netwerken maken we keuzes: Zuidpoort, Catharijnesingel, Westplein-route USP en Europalaan. Met deze

	buitenkant van de singelring als fietsstraat in te richten, met uitzondering van het stuk Paardenveld-Hoog Catharijne (noordelijke entree van de parkeergarage onder het Vredenburg). Ook kan de gemeente in onze visie krachtiger inzetten op een compleet autoluwe binnenstad met de inrichting van een shared space-zone, waar alleen lokaal de kleinere bussen voor de binnenstedelijke buurten rijden. Daarnaast missen we in Noordwest een spaak die een betere ontsluiting met de A2 mogelijk maakt, waardoor er te veel druk op de WSB en andere wegen blijft (en nog gaat komen). 3. We zien de intentie om fietsverkeer andere routes te laten nemen, maar er is vervolgens weinig concreetheid hoe het doorgaand fietsverkeer (op een natuurlijke wijze) geremd gaat worden om niet (meer) dwars door het oude centrum te fietsen. Ook vraagt het fietsverkeer rondom Utrecht Centraal aan zowel centrumzijde als westzijde om aanvulling en spreiding van routes. Met name omdat de assen door de Voorstraat, Bilstraat, Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat juist extra aantrekkelijk Voorbeeld. We vinden dat de gemeente met betrekking tot de herinrichting van het Westplein (Zone A) op twee gedachten blijft hinken. Om bovengronds hogere kwaliteit en veilige oversteek van voetgangers en fietsers te krijgen conform de uitgangspunten van Zone A is eerder een maximum aantal 8.000 motorvoertuigen per etmaal de grens dan 15.000 (en meer). Ook dient het aantal doorgaande fietsers te verminderen en zijn er vanuit het westen meer routes en afslagen naar Jaarbeursplein /CS nodig, bijvoorbeeld via de Graadt van Roggenweg. Daarbij past in onze ogen géén ongelijkvloerse kruising. Dit vergt teveel ruimte en gaat juist meer ongewenst (doorgaand) auto- en fietsverkeer genereren. De voetgangersstroom van uit het CS gezien is in bijna alle windrichtingen makkelijk te faciliteren. Dit sluit aan bij de visie voor een 15 minutenstad te voet. Alleen de Van Sijpesteijnkade blijft een flessenhals	maatregelen denken we een nieuw, beter passend evenwicht in de belasting van het wegennet te bereiken, zonder dat zodanige grote verschuiviingen optreden die elders tot nieuwe knelpunten leiden. Voor de Zuidpoort vind tegelijkertijd een participatietraject doorlopen. Hieruit volgt een voorkeursvariant voor de inrichting van het gebied. We zetten in op een autoluwe binnenstad, waarbij de primaat ligt verblijf, lopen en fietsen. We onderzoeken een passende vorm voor deelmobiliteit en vervoer op maat voor personen met speciale behoefden.. Loop- en fietsafstanden naar knooppunten en haltes zijn aanvaardbaar voor de grootste groep gebruikers. Onze inzet is voldoende aantrekkelijke alternatieven aan te beiden. 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, en wellicht snellere route te kiezen. Verder verwijzen we naar paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer Om het aantal auto's te begrenzen om maximaal 15.000 per etmaal moeten diverse maatregelen worden getroffen, waarbij er steeds voor gewaakt moet worden dat het dan niet op andere wegen te druk wordt. Met het maatregelenpakket dat is opgesteld n.a.v. de uitkomsten van de studie Noordwest (o.a. afsluiten Catharijnesingel voor doorgaand autoverkeer) denkt de gemeente het autoverkeer zodanig te sturen dat zowel het Lombokplein, de Amsterdamsestraatweg, maar ook de verder weg gelegen Westelijke Stadsboulevard niet te veel autoverkeer moeten verwerken. Het nog verder terugschroeven van het maximaal aantal auto's op het Lombokplein zou tot gevolg hebben dat het op die andere wegen te druk wordt. Bij

	voor zowel fietsers als voetgangers. Zie ook Bijlage 2: Westplein en omgeving zijn gemaakt voor fietsers. En wat zijn haalbare en veilige mogelijkheden om Utrecht Centraal via de direct aangrenzende buurten beter bereikbaar te maken en daarbij ook de voetganger ruimte te bieden. Om het doorgaand fietsverkeer (tussen de stadsdelen) beter te geleiden zal dit al eerder moeten afbuigen door de wijken net om het centrum. Dan fietsen alleen de bewoners en het bestemmingsverkeer uit en naar de direct aangrenzende wijken door het centrum of over de singel. Een voorbeeld is om het fietsverkeer over de 'Gele Brug' richting de oostkant van de stad (Science Park) al bij de Majellaknoop te laten kruisen (kan meegenomen worden in de herinrichting van de Thomas à Kempislaan) en langs de noordzijde van de Vleutenseweg via de Daalsetunnel naar de Weerdsingel WZ te geleiden. 3. <u>Kun je van één fietsnetwerk uitgaan, gegeven het feit dat dit al lang geen homogene groep meer is?</u> De snelheidsverschillen variëren tussen stapvoets en 25 km/h of meer. In aanvulling daarop: waar snelfietsroutes aansluiten of samengaan met routes voor langzaam fietsverkeer zijn potentieel gevaarlijk, tenzij juist ingepast. We maken ons grote zorgen over de veiligheid. Er moet veel meer worden ingezet op spreiding en op differentiatie. We vragen een verdere uitwerking en detaillering van het fietsnetwerk, een analyse van de benodigde vrije ruimte en de impact daarvan op de andere netwerken. 4<u>. Het voetgangersnetwerk komt onvoldoende in beeld.</u> Met name tussen de A-gebieden en rondom de OV-knooppunten. Voldoende ruimte en veilige oversteken zijn randvoorwaardelijk om voetgangersverkeer te stimuleren. De huidige onveiligheid voor voetgangers aan	verregaande modal shift zal op al deze wegen de druk minder worden. De afweging van wel of geen ongelijkvloerse kruising maakt onderdeel uit van de planontwikkeling Lombokplein. In dat verband zijn modelberekeningen verricht waaruit blijkt dat er nog steeds rekening gehouden dient te worden met een forse groei (35 a 50%) van het fietsverkeer dat in het stationsgebied moet zijn. Op de binnenstadsas is de groei aanzienlijk lager (circa 20%). Een groot deel van dit bestemmingsverkeer voor het stationsgebied zal via de kruising Leidseweg – Kanonstraat rijden. De ongelijkvloerse kruising levert in de ogen van de gemeente een robuuste, toekomst vaste oplossing en biedt comfort en veiligheid voor de fietsers in het stationsgebied, dat ondanks de spreiding van OV-reizigers en van fietsers over nieuwe OV-knooppunten nog steeds een zeer drukke plek blijft.. In de raadsbrief van 17 februari 2021 is een uitgebreide toelichting opgenomen waarom de gemeente deze ongelijkvloerse kruising wenselijk acht. 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. 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

	centrumzijde van Utrecht Centraal laat de urgentie hiervan zien. We zien graag een meer gedetailleerde uitwerking van het voetgangersnetwerk voor de diverse zones, en de onderlinge aansluitingen. Creëer 15 minuten loopzones en -assen vanaf elk OV-punt! Naast het Wiel met spaken en het OV-wiel zijn er ook meer recreatieve wandel- en sportpaden nodig. Bijvoorbeeld door het aaneenrijgen van groenparken. Dit zijn niet altijd rechte snelle lijnen. Recreatieve lijnen gaan ook om de beleving tijdens de route. Dit is nog onvoldoende in kaart gebracht. 3. Knelpunten op basis van het Wiel van binnen naar buiten aanpakken Bovenstaande punten van zorg kunnen we concreter maken voor de verschillende delen van de stad. We denken dan van binnen naar buiten, zonder het totaalplaatje uit het oog te verliezen. Het oude centrum Het oude centrum van de stad (binnen de singel) moet een grote aantrekkingskracht houden voor wonen, werken, bezoek aan stedelijke voorzieningen en recreëren. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan: <u>Het centrum als woonerf</u> Blijft de bereikbaarheid voor bewoners voldoende als grote delen van de binnenstad een exclusief voetgangersgebied worden? Bereikbaarheid met de fiets en ook voor korte stops met de auto moet mogelijk blijven. Het voorstel van bewoners van het centrum is om het centrum in zijn geheel tot 'woonerf' te bestempelen en de straten als shared space in te richten. Dus maximaal 15 km/u. Fietsstromen om het centrum haalbaar? Wat is plan B? <u>De grote en vooral tijdens de spits problematische fietsstromen dwars door het historische stadscentrum moeten worden vermeden; mede door de toenemende complexiteit van fietsverkeer (e-fietsen, snelfietsen, bakfietsen). Langzaam en snel fietsverkeer zal beter gescheiden moeten worden. We hebben grote twijfels bij de haalbaarheid om fietsverkeer om het centrum te leiden. Dit raakt ook de omgeving van Utrecht Centraal en de aangrenzende (Zone A) wijken. Die plannen moeten beter uitgewerkt worden. (zie volgende paragraaf). En wat is plan B?</u>	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. Verder verwijzen we naar paragraaf 2.5 Netwerken op orde (stap 3) – Voetganger 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 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. Onze inzet is voldoende aantrekkelijke alternatieven aan te beiden. 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. Verder verwijzen we naar paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer In het mobiliteitsplan zetten we in op het Wiel met Spaken, waardoor veel reizigers via de nieuwe knooppunten gaan reizen en om de binnenstad heen als ze daar niet hoeven te zijn.

	Doorgaande OV verbindingen óók om het centrum heen Ook het doorgaande OV zorgt voor knelpunten en wordt in onze ogen niet voldoende consequent 'om' de historische binnenstad heen geleid. Ook hier zo het Wiel uit als uitgangspunt kunnen dienen. Doorgaande OV-verbindingen alleen nog via de spaken en de buitenring. Als Utrecht werkelijk een metropool wil zijn, waarom dan toch geen hoogwaardige tramverbinding op de huidige busbaan door het centrum heen? Slimme bevoorrading Waar blijven de nieuwe concepten voor de bevoorrading van winkels en bedrijven met kleinere, schone voertuigen, die er technisch en economisch allang zijn? Maar ook: Hoe gaan we om met pakketbezorging aan huis. Moeten we niet inzetten op lokale afhaalpunten en alleen diegenen die moeilijk ter been zijn bezorgen? De leegstand van de parkeergarages wordt hier te weinig in betrokken. Dit zou en fantastische centrum hp kunnen zijn. Van elektrisch vrachtwagen naar (e-fiets, fiets en kleine wagentjes (zoals Picnic) Parkeren op afstand & fietsparkeren Parkeren op afstand voor de auto is ook voor de binnenstad kansrijk, als er een frequente pendelverbinding komt. Voor de fiets geldt dat er gezocht zou moeten worden naar een inpandig netwerk van beveiligde fietsparkeerplekken. Voorbeeld. Het centrumgebied rond de Weerdsluis is een monumentaal stadsgezicht dat het verdient zich te ontwikkelen tot het Noordelijk Poortgebied. Een	Daarmee willen we ook 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: een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is een interessant perspectief voor na 2040, want maar eerst is 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. Als stad gaan we niet zelf nieuwe bevoorradingsconcepten 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 bevoorradingsconcepten en type voertuigen kunnen versnellen. Meer Verder verwijzen we naar paragraaf 2.10 Goederenvervoer

	bestemmingsverkeergebied pur sang dat een relatie heeft met de Oudenoord, Kaatstraat en Votulast-as. Hoe werken die netwerken samen? Zie bijlage 1: Noordelijk Poortgebied Wijken in het nieuwe centrum (A-Zone) De oudere 19deeeuwse woonwijken (zoals Lombok, Pijlsweerd, Vogelenbuurt, Wittevrouwen), die als een ring om de historische binnenstad liggen, worden onderdeel van het centrumgebied en flinke delen zijn als Zone A aangemerkt. Dat biedt geweldige kansen voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Prioriteit: <u>Doorgaand verkeer weren</u> De doorgaande verbindingen voor auto, OV en fiets zetten de principes van Zone A onder druk. Doorgaand autoverkeer moet verder teruggedrongen worden door op de singel te werken met een Utrechts-concept voor autoluw beleid. Dit is al ingezet op de Maliesingel en Wittevrouwensingel. Doorgaand fietsverkeer en (hoogwaardige) OV-assen moeten met meer zorg worden aangewezen, ingepast en uitgevoerd. Hier liggen grote uitdagingen, waarvoor door bewonersgroepen in samenspraak met de gemeente al verschillende plannen zijn uitgewerkt, en soms ook al in de gemeente plannen zijn opgenomen. Nu wordt de gewenste fietsas deels gebruikt als omleidingsroute voor de Voorstraat, maar deze zou van Kaatstraat naar Draaiweg, Griftpark en FC Donderstraat moeten lopen. Over het Ledig Erf loopt geen bus baan meer en is ruimte gekomen voor de fiets. De te verwachten drukte zorgt er voor dat tussen beide rijrichtingen met de fiets wellicht een fysieke scheidingnodig is voordat je de andere rijrichting oversteekt. Maar de uitvoering blijft achterwege, omdat alles met alles samenhangt. Wij onderschrijven dat en pleiten er dan ook voor om elke ingrijpende maatregelen hier altijd samen te laten gaan met aanpassingen in de weginfrastructuur op plekken waar de verkeersintensiteit dan kan toenemen, zoals op de WSB. Ons principe blijft: geen waterbedeffect en problemen verschuiven! <u>Fietsroutes spreiden, diverser maken, meer buitenom Omdat we er niet komen met alleen de Singel als fietsroute - met de auto als gast - bepleiten we met prioriteit de belangrijkste knelpunten en fietsroutes rondom het centrum en Utrecht Centraal te inventariseren en daarvoor concrete voorstellen te doen.</u> Zie kaartje in bijlage 2.	In A zones is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). Doorgaand verkeer wordt geweerd. De prioritering tussen netwerken is uitgewerkt in hoofdstuk 8.1 van het mobiliteitsplan. Dit is de kern van de inzet op het fietsnetwerk in het Mobiliteitsplan: spreiden. In de fietsnetwerkkaart zijn dan ook meerdere alternatieve routes opgenomen, zodat voor verschillende doelgroepen, verschillende herkomsten en bestemmingen er aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan. Door fietsverkeer op deze manier te spreiden, ontstaat nergens een nieuwe binnenstadsas. Bij de nadere uit nadere uitwerking van het fietsnetwerk is hier aandacht voor.

	Autoverkeer soepeler afwikkelen naar de A2 We missen een duidelijke visie van de gemeente om de toegenomen autoverkeersdruk in West en 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. En de ambitie om de mobiliteitsdruk op de WSB en de wijken die tegen het centrum aanliggen te verminderen, zonder dat die elders onacceptabel toeneemt. Het is cruciaal dat alle opties - knips, knijpen, inrichting, een extraventiel - op tafel komen, worden onderzocht en afgewogen. Dit knelpunt móet worden aangepakt. Uitlegwijken/aanpalende stadscentra (B-Zone) Onderlinge bereikbaarheid via OV De aansluiting op (hoogwaardig) OV via de spaken, maar ook voor onderlinge bereikbaarheid van Overvecht, Zuilen en Oog in Al via het Wiel, is nu onvoldoende in de visie opgenomen. We vragen dat verder uit te werken. Te denken valt aan een directe verbinding Noordwest – Leidsche Rijn en in de toekomst Lage Weide Zuid. Ontlasten van de WSB en ruimte maken voor álle modaliteiten De WSB speelt een cruciale rol in het afwikkelen van de verkeersstromen in West en Noordwest. Met het voorgenomen profiel, de inrichting van de Thomas à Kempisweg als plantsoen, verwachten wij daar zonder aanvullende maatregelen in zowel Zuilen, Overvecht als Kanaleneiland- Noord een verkeersinfarct en een ernstige verslechtering van het leefklimaat.	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). 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. 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. Zie verder paragraaf 2.8.2 Autoverkeer aan de noord- en westkant van Utrecht zie antwoord hierboven omtrent integrale mobiliteitsaanpak dat juist verkeersinfarct moet voorkomen. Voor de stad blijft de ambitie voor de NRU ongewijzigd. We onderzoeken momenteel of er alternatieven mogelijk zijn om

	Wij vragen de gemeente haast te maken met het uitbreiden van de capaciteit op de NRU als noordelijk ventiel (met óf zonder verlaagde ligging en ongelijkvloers kruisingen), en te komen met een visie voor extra ventiel / auto-ontsluiting in Noordwest. Door de WSB te voorzien van meerdere doorgaande verkeersremmende maatregelen is het aantrekkelijker om langer op de Ring te blijven en de as te pakken met de kortste weg naar je bestemming. Maak OV-pleinen bij Station Zuilen, het Thomas à. Kempisplantsoen, het kruispunt PHL-Daphne Schippersbrug, bij Den Hommel. Leidsche Rijn en toekomstige stadswijken Een groot deel van de verkeersproblematiek in Noordwest is een direct gevolg van de bouw van Leidsche Rijn. De noordwestelijke spaak is uit het Wiel gehaald, zonder te zorgen voor een voldoende functionerend alternatief. Daarnaast leveren de 70.000 inwoners grote extra verkeersstromen op van en naar de oude stad. Die lopen door Noordwest en West, met name door en langs Oog in Al, Welgelegen, Schepenbuurt, Zuilen, Lombok. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan, mede in relatie tot de stedelijke ontwikkeling: Let op: Nog meer verkeersdruk in noordwest! De verdere ontwikkeling van omliggende en toekomstige stadswijken zal leiden tot extra verkeersdrukte. Zowel auto , OV als fiets. Die extra verkeerdruk kan Noordwest alleen opvangen als er geïnvesteerd wordt in infrastructuur in ons deel van de stad. Sluit ook het noordwesten aan op de nieuwe OV-infrastructuur in zuid en zuidwest De stedelijke uitbreidingen aan de zuid- en zuidwestkant gaan gepaard met uitgebreide OV plannen en investeringen. Maar we missen de aansluiting op de OV-infrastructuur van Noordwest via het Wiel. Naast verleiden is communicatie nog belangrijker. Waar staat de stad voor, en waar gáán we voor! Wat is ‘typisch Utrecht’? We missen concrete ideeën om bewoners van bestaande wijken te verleiden tot ander gedrag, met aantrekkelijke alternatieven,	de NRU aan te pakken zodanig dat de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid verbeterd worden. Met onze mobiliteitsaanpak zetten we erop dat Utrechters niet met de auto door de stad rijden, daarvoor werken we aan alternatieven (aantrekkelijk fietsnetwerk, OV en deelmobiliteit). De verder invoering van parkeerbeleid zal het autorijden binnen de stad onaantrekkelijker maken. Wij gaan er dan ook niet vanuit dat het autoverkeer toe zal nemen door onze mobiliteitsaanpak. We blijven dit monitoren en sturen bij. Ook in Noordwest wordt OV infrastructuur via het Wiel ontwikkeld (zie Figuur openbaarvervoernetwerk 2040 p.81) en zijn meerdere, omvangrijke verbeteringen in het fietsnetwerk opgenomen. 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. Zie paragraaf 2.4.2 Anders reizen

	financiële prikkels, spreiding van onderwijs- en werktijden, meer thuiswerken en ander verkeersgedrag.	
	4. <u>Knelpunten en voorstellen in detail</u> Tenslotte gaan we in op de maatregelen voor de korte en langere termijn, zoals de gemeenteplannen voorzien en waar wij het anders zien en net een stapje verder willen zetten. De ambitieuze plannen voor de stad van de toekomst met de noodzakelijke schaalsprong, moeten niet de korte termijnverbeteringen in het mobiliteitssysteem gaan overschaduwen. De voorgestelde maatregelen moeten niet gezien worden als een wensenlijstje, maar als een totaalplan dat het Mobiliteitsplan 2040 aanscherpt. Ze hangen ook met elkaar samen vanuit de visie van Het Wiel. Dus: autoverkeer en deels ook fiets van binnen naar buiten drukken en een mobiliteitssprong maken. Een aantal voorstellen is zeer concreet ingevuld, en breed gedragen door de Denktank. Bijvoorbeeld om van het centrum een groot woonerf te maken, en het opwaarderen van de <u>fietsroute richting Lage Weide langs de Demkabrug</u>. Voor een aantal knelpunten benadrukken we juist dat verder onderzoek moet worden gedaan. Er zijn dan geen eenvoudige oplossingen en liggen de dossiers politiek gevoelig. Denk hierbij aan het weren van doorgaand verkeer rond Pijlsweerd (ASW, Weerdsingel WZ en Oudenoord), en het onderzoeken van een extra spaak naar de A2 met een tunnel onder het Amsterdam-Rijnkanaal naar Lage Weide Zuid, en andere oplossingsrichtingen om het verkeer beter af te wikkelen naar de A2. Maar dát de knelpunten aangepakt moet worden om de mobiliteitsvisie te kunnen realiseren is zeker. Burgerplatform en Denktank Het Wiel wil nadrukkelijk betrokken worden bij de totstandkoming van de vervolgonderzoeken om vanuit de verschillende wijken mee te denken, en te zorgen dat álle varianten op tafel komen en onderzocht worden. Hierbij roepen we de gemeente dan ook op prioriteit te geven aan stappen met betrekking tot het realiseren van de beoogde kwaliteitsslag aan de westkant van de stad We zetten onze voorstellen en suggesties in onderstaande kaartje op een rij.	Veel van de punten die hieronder beschreven herkennen en erkennen wij. In de uitwerking van de plannen volgend op het Mobiliteitsplan komt dat zeker nog aan de orde. Graag blijven we daarover met u in gesprek. In het mobiliteitsplan nemen we geen voorschot op deze uitwerking, omdat we deze uitwerking juist graag met de omgeving willen doen. 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. Zie paragraaf 2.13.3 Inrichting wegen/deelgebieden

	<u>Het Noordelijk Poortgebied</u> Zoals aan de zuidzijde van het singelgebied is er ook een noordelijk poortgebied. Dit is het gebied rondom het waterplein, de sluizen en de Weerdpoort: Oudenoord, Kaatstraat, Gruttersdijk, Weerdsingel OZ en Weerdsingel WZ. Hier loopt het oude centrum over in een stuk oude binnenstadschil, de buitenzijde van de singels en de Vecht. Eigenlijk maakt dit stuk binnenstadschil deel uit van de oude binnenstad en is dus ook zone A gebied. Het gebied is een oude, middeleeuwse voorstad van Utrecht (12e eeuw). Historische stukken van onze stad zijn hier nog zichtbaar: de watertoegang tot de stad, eeuwenoude kades, de oude vaarweg naar Amsterdam via de Vecht en de eeuwenoude sluizen naar de Vecht (Rijksmonument Weerdsluis). Hier staan middeleeuwse huizen en aansluitend oude singelpanden uit de 19e eeuw Het gebied bevat zeer veel rijksmonumenten. Een groot deel van het gebied valt onder de rijksmonumenten 'Historische Stadswallen' en 'Weerdsluis' (geel in onderstaande kaart) - inclusief het waterplein. Allure gebied – attractiviteit In dit 'allure' gebied kan men genieten van de historische stad, het handbediende sluiscomplex met zijn draaiende voetgangersbrug, de oude kademuren, het uitzicht op de Dom vanuit het waterplein, etc. Er zijn tal van attracties (Weerdsluis, Oude Gracht, rondvaartboten, Nijntje en in de nabije toekomst de historische kraan bij de Monicabrug), er is leuke horeca zoals het Muzieklokaal en voor de kleintjes Meneer Peer, er zijn passanten-ligplaatsen, kadeconcerten in de zomer, Sinterklaas in de winter, men kan wandelen langs de singels, ijsje eten op de trappen bij de sluisjes, kijkend naar de boten in de sluis, etc. Het noordelijk poortgebied moet in de toekomst verder tot een aantrekkelijk, 'rustig', verkeersluw verpoos gebied met verblijfsfunctie ontwikkeld worden, d.w.z. een zone A gebied waar voetgangers, toeristen en de niet gehaaste fietsers welkom zijn en zich veilig voelen, waar hooguit 'erftoegangs-wegen' op uitkomen en zónder doorgaande wegen voor fietsers of auto's. Het hart van het Noordelijk Poortgebied ligt aan de Bemuurde Weerd Oostzijde en bij de sluisjes. De aantrekkingskracht van het Noordelijk Poortgebied is de rust die het biedt. Het is een ander type ontmoetings- en verblijfsgebied voor stadgenoten en toeristen dan het zuidelijk poortgebied met een eigen beleving en eigen doelgroepen: voetgangers, toeristen en de langzame fietsers, d.w.z. relaxte fietsers, ouders die hun kind op de fiets begeleiden, ouderen, toeristen, etc.	

	Dat betekent een verkeersluwe inrichting die aansluit op de kwaliteit van de monumentale singels. 1. Verkeersluwe inrichting die de kwaliteit van het gebied verhoogt. • het hele gebied inrichten als woonerf • 15 km. gebied: m.n. in het hart van het Noordelijk Poortgebied is de maximale verkeerssnelheid stapvoets, zoals dat ook in de binnenstad zou moeten. • autobestemmingsverkeer blijft welkom; er zijn bescheiden parkeervoorzieningen. • inrichting die veiligheid waarborgt voor verkeersdeelnemers, verblijfsgasten en bewoners. • huidige inrichting ontrommelen: minder paaltjes, meer fietsenrekken, etc. 2. Het Noordelijk Poortgebied moet qua inrichting beter aansluiten op onze monumentale singels; die aansluiting moet beter vorm worden gegeven qua verkeersluwheid en groeninrichting. Dit kan door ook het stukje Weerdsingel WZ tussen Oudenoord en sluisjes en Weerdsingel OZ tussen sluisjes en Hopakker als woonerf in te richten. Oudenoord tussen Monicabrug en Kaatstraat eveneens herinrichten tot aantrekkelijk verblijfsgebied met veel groen. Meer kwaliteit aan de Oudenoord – hierin wordt voorzien in gemeentelijk tienjaren plan. 3. Ontlasting van de binnenstadsas door juist de niet gehaaste fietser naar de noordelijke fietsroute te (ver)leiden en bij het Noordelijk Poortgebied een plek te bieden om even af te stappen en te verpozen. Deze langzame fietsers hebben juist het meeste last van de gehaaste fietsers op de binnenstadsas. Zij hebben i.h.a. meer oog voor hun omgeving: de singel zelf vormt al een attractie. Die fietsers zijn niet geïnteresseerd in geasfalteerde fietssnelwegen. Het is toch al de vraag of de gehaaste fietser een langere route via de singels zal kiezen. 4. Verander de Singel Noord fietsroute in een groene toeristische fietsroute t.b.v. het langzame fietsverkeer, een groene noordelijke singelfietsroute, die langs buiten- en binnenzijde van de singels loopt (Paardenveldbrug, Park Paardenveld, Nieuwekade, Zandbrug, Van Asch van Wijckskade, Weerdsingel OZ), maar ook aansluiting biedt op de fietsroute langs de Vecht via Lauwerecht. 5. Het Noordelijk Poortgebied is gemakkelijk bereikbaar vanuit de binnenstad en de andere stadswijken. Het gebied is op loopafstand van OV (Potterstraat, Adelaarstraat), Centraal Station (15 minuten). Doorgaande (snel) fietsroutes om de	Zie paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer

	hoek, grenst aan doorfietsroute Kaatstraat-Adelaarstraat die in de toekomst als fietsstraat wordt ingericht en de toeristische noordelijke route langs de singels. 6. Fietsstallingsmogelijkheden bij Lange Koestraat, eventueel fietsstallingen uitbreiden (Gruttersdijk, Oudenoord); parkeergarages zijn in de buurt (Bijenkorf, Paardenveld). Allemaal op minder dan 15 minuten loopafstand. 7. Knelpunten in de geplande fietsroute 'Singel Noord' verdwijnen door een 'noordelijk poortgebied' in te richten als verblijfsgebied tussen de noordelijke groene toeristische fietsroutes aan weerszijden van de singel. • Naadloze aansluiting op de iets noordelijker gelegen, oostwest snelle doorfietsroute Kaatstraat - Stenenbrug - Adelaarstraat. • Een nieuwe fietsbrug over het 'waterplein' is niet nodig (geen route verkorting, onveilig) en bederft het aanzicht van de Rijksmonumenten (Weerdsluis en Waterplein - onderdeel is van de Stadsbuitengracht). Hiertegen rijzen terechte bezwaren vanuit de monumentale status van de omgeving en de sluizen. • Herinrichting van de Weerdsingel OZ is niet meer nodig, want de doorfietsroute ligt noordelijker en de singel is een noordelijke toeristische groene fietsroute geworden. Asfalt is noch op de Weerdsingel OZ en noch op de Weerdsingel WZ nodig. Rotonde, verkeersgeleiders en inrichting van de Weerdsingel OZ kunnen gehandhaafd, bijna zonder extra kosten. • Het stuk Weerdsingel WZ (tussen Oudenoord en Bemuurde Weerd) kan een ondoelmatige herinrichting tot fietssingel bespaard blijven. 8. Vergroening. De randen van het Noordelijk Poortgebied m.n. Oudenoord, maar ook de Kaatstraat en de Gruttersdijk, kunnen groener en dus aantrekker worden ingericht. Voor de Kaatstraat-Adelaarstraat staat een inrichting als fietsstraat op het programma. Samenvattend Mobiliteit in het Noordelijk Poortgebied moet in overeenstemming zijn met de mobiliteit in de binnenstad (zone A): verkeersluw verblijfsgebied zonder niet-bestemmingsverkeer. De Dom staat in het midden van de Vecht – een prachtige, zeer oude zichtas die niet verstoord mag worden.	Om het aantal auto's te begrenzen om maximaal 15.000 per etmaal moeten diverse maatregelen worden getroffen, waarbij

	Voorstellen voor verbetering van het herstructureringsplan Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. In Zone A-gebieden krijgen voetganger en fietser meer ruimte, de auto doet een stap terug. Dit vergt duidelijke keuzes. Die worden in het Mobiliteitsplan 2040 verbeeld als een 'Wiel met spaken'. Doorgaande auto's, OV en ook fietsers gaan buitenom (het wiel). De stad wordt gecompartimenteerd, wijken zijn toegankelijk via ontsluitingswegen (spaken). Met aan de rand van de stad diverse OV / mobiliteitsknooppunten met P&R voor auto, (leen) fiets en voorzieningen. Groei en mobiliteit worden ruimtelijk goed afgestemd. Prachtig en ambitieus! Er zijn in de plannen voor het Westplein en omgeving veel punten waarover we enthousiast zijn. Maar voor ons zijn de ambities op verkeersgebied te laag. Er worden kansen gemist. In onze visie begint het centrum van Utrecht aan de westkant bij het Merwedekanaal. De plannen voor de Graadt van Roggenweg en zeker het Lombokplein betreffen een Zone-A gebied. We zouden het op drie punten echt anders willen zien: • doorgaand autoverkeer kan en moet meer buitenom • beter faciliteren fietsverkeer: routes spreiden en (m)eerdere afslagen naar Jaarbeursplein • steviger inzetten op gedragsverandering . Er zijn betere oplossingen mogelijk! <u>1. Beperk het aantal auto's op Westplein Kanonstraat tot 6.000 - 8.000. Dit kan door het doorgaande verkeer buitenom te sturen met knips & afslag-beperkingen op maat bij de kop van de AMS; en mogelijk ook op de Cartesiusweg</u>, plus een betere en/of extra auto-ontsluiting van Noordwest	er steeds voor gewaakt moet worden dat het dan niet op andere wegen te druk wordt. Met het maatregelenpakket dat is opgesteld n.a.v. de uitkomsten van de studie Noordwest (o.a. afsluiten Catharijnesingel voor doorgaand autoverkeer) denkt de gemeente het autoverkeer zodanig te sturen dat zowel het Lombokplein, de Amsterdamsestraatweg, maar ook de verder weg gelegen Westelijke Stadsboulevard niet te veel autoverkeer moeten verwerken. Het nog verder terugschroeven van het maximaal aantal auto's op het Lombokplein zou tot gevolg hebben dat het op die andere wegen te druk wordt. Dit is de kern van de inzet op het fietsnetwerk in het Mobiliteitsplan: spreiden. In de fietsnetwerkkaart zijn dan ook meerdere alternatieve routes opgenomen, zodat voor verschillende doelgroepen, verschillende herkomsten en bestemmingen er aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan. Betreffende het fietsverkeer verwijzen we naar sub paragraaf 2.6.3 Spreiden van fietsverkeer. Inzetten op gedragsverandering is een essentieel element van de Utrechtse mobiliteitsaanpak. We zetten in op het stimuleren van Anders reizen en dit doen we stevig. Veel van onderstaande suggesties kunnen bij de uitwerking in de deelgebieden onderdeel zijn van varianten.

	2. Spreid het fietsverkeer. Dit betreft zowel doorgaand verkeer naar / door het centrum als fietsverkeer dat richting Jaarbeursplein / CS gaat. Maak vanuit West (m) eerdere en ook gevarieerder routes richting het centrum en vooral Jaarbeursplein / CS; en matig de snelheid van fietsers in het plangebied 3. Zet stevig in op gedragsverandering, bij automobilist én fietser. Ondersteun de trends naar meer thuiswerken, spits spreiden, een ander vervoermiddel kiezen, P&R, een route buitenom kiezen. Pak samen met universiteit /onderwijs en werkgevers door > naar andere roosters en arbeidsvoorwaarden. Ben als gemeente een voorbeeld. Onderzoek ook andere verkeervarianten en oplossingen We vragen B&W om nader verkeersonderzoek. Bekijk ook andere scenario's / varianten, doe ook daarmee simulaties om een beeld te krijgen van wat daarvan de effecten zijn op de afwikkeling en doorstroming; desgewenst bij zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse kruising. Bekijk daarbij ook de onderlinge effecten tussen auto en fiets (en zo mogelijk ook de gevolgen voor voetgangers). We denken aan het simuleren van de volgende varianten: a) Aantal auto's: wat zijn de effecten als dat aantal wordt teruggebracht naar 6.000, 8.000, 10.000 of 12.000; dit is haalbaar met diverse knips en/of knijpen + 30 km/u vanaf Overste den Oudenlaan / Sowetobrug b) Fietsers: twee stromen onderscheiden: 1. naar het centrum, 2. naar Jaarbeurs / CS; wat zijn de effecten als die stromen worden verminderd tot twee-derde, of tot de helft; dit door onder meer het spreiden van met name de ochtendspits > die duurt niet 1 uur maar 2 uur halvering van aantallen (?); wat zijn de effecten van het spreiden 'aanvoer'-routes naar CS > meer via Graadt van Roggen - Croeselaan + (m) eerdere afslagen daarheen;	

	simuleer bijvoorbeeld een verschuiving van een-derde, of van de helft c) Gedrag: de fiets-varianten vragen naast aantrekkelijke andere routes ook ander gedrag; dat geldt ook voor de auto; zet daarvoor gerichte projecten op; gedragsverandering ook uitbreiden met: meer thuiswerken > 1 dag in de week = 20% minder mobiliteit?; meer gebruik maken van OV en P&R (op afstand) en P-garages Graadt van Roggen delen met de buurt; meer gebruik van de fiets. We omarmen de 'Wiel met Spaken'-visie' uit het Mobiliteitsplan 2040 en de plannen voor het Westplein en omgeving. Maar de voorgestelde investeringen verliezen aan waarde en kwaliteit als mobiliteitsproblemen niet beter worden opgelost. De huidige voorstellen gaan essentiële keuzes uit de weg, pakken problemen onvoldoende in hun onderlinge samenhang aan, nodigen eerder zowel de automobilist als de fietser uit tot ongewenst gedrag. Het is daardoor een gedateerd compromis met te weinig ambitie en toekomstwaarde. Met deze plannen halen we al die mooie ambities niet, op het Westplein niet maar ook elders niet. Naar knips en afslagbeperkingen als aantrekkelijk en realistisch maatwerk Knips en afslagbeperkingen hoeven niet 'alles of niets' te zijn. Dat kan ook maatwerk zijn en op verschillende manieren vorm krijgen. Een voorbeeld is het 'Fris Alternatief' bij de Thomas á Kempisweg. Het moet mogelijk zijn ook voor Paardenveld – en Cartesiusweg? - passende plannen te maken. Spreiding van fietsroutes en tenminste één extra door/oversteek naar zuidzijde Graadt van Roggenweg > Croeselaan Oplossing ongelijkvloerse kruising niet overtuigend 1. Invoegen van hoog & laag fietsverkeer in 2 richtingen geeft gedoe en maakt bovendien de kruising Damstraat / Leidseweg onveilig 2. Uit simulaties komt wat je erin stopt; wat niet goed is bekeken: - spreiding routes > óók Graadt v Roggenweg - Croeselaan - (m)eerdere afslagen vanaf Leidseweg > Graadt v Roggenweg; - opties: bij Sowetobrug / Muntkade, Koningsbergerst., Damstr. - effecten van minder auto's - spits-spreiden en meer thuiswerken 3. Opmerkelijk: overal 2-richtingen fietspaden aan 2 zijden van de weg behalve op het drukste stuk naar Jaarbeursplein / CS?! 4. Teveel fietsers naar centrum geeft problemen in Sijpesteijntunnel en verder	De ruimtelijke keuzes voor de ontwikkeling van de stad zijn in de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU 2040) gemaakt. De lag ook dit voorjaar ter inzage. Lage Weide is hierin niet als woonlocatie aangemerkt.

	Hogere ambities hoeven geen utopie te zijn De kernopgave is: het weren van doorgaand verkeer; het fietsverkeer beter spreiden en niet willen afwikkelen op één kruising; een gepaste (lagere) snelheid van fietsers op de Leidseweg en in het centrum. Dit is geen doel op zich. Het wenkende perspectief is dat het gebied voor zowel omwonenden als voor alle verkeersdeelnemers en bezoekers aantrekkelijker wordt. Omdat gebruikers van de Leidsewegroute best met een gepaste - lage(re) - snelheid willen fietsen, wordt mogelijk wat langer wachten bij een stoplicht of kruising niet als hinderlijk ervaren en wordt die route voor iedereen veiliger. Fietsers en voetgangers wordt niet het zicht op de omgeving ontnomen door een 'tunnel'. Met het wegvallen van veel doorgaand autoverkeer richting Amsterdamsestraatweg is er op de Graadt van Roggenweg minder asfalt nodig en is het OV verzekerd van voldoende doorstroming. Er komt ook meer ruimte voor groen en een breed fietspad aan de zuid / kantorenkant, dat fietsers snel en comfortabel naar het Jaarbeursplein / CS en de Croeselaan leidt. Het gebied wordt een stuk aangenamer en veiliger, een ongelijkvloerse kruising wordt overbodig. De kleinste winst is misschien nog de € 2,5 miljoen die dan vrijkomt voor andere plannen, bijvoorbeeld voor het aanleggen van de fietstunnel Nicolaas Beetsstraat. Belangrijk is een én-én-aanpak We vragen B&W / de Gemeenteraad eerst de genoemde combinatie van mobiliteitssuggesties te onderzoeken, alvorens een definitief besluit over de kruising te nemen. Dat kan zonder problemen of planvertraging. Verkenning Lage Weide <u>We denken dat Lage Weide veel potentie om te ontwikkelen als stadskern voor wonen en werken. Die ontwikkeling heeft een impuls aan Noordwest, en biedt kansen om de OV-as Utrecht- Amsterdam ook aan de noordkant te benutten.</u> Om de potentie van Lage Weide voor de aanpalende stadsdelen goed te benutten, is een goede ontsluiting nodig. Op korte termijn is een sterke verbetering van de fietsroute noodzakelijk.	Mocht na 2040 Lage Weide toch als woningbouwlocatie in beeld komen, dan vormt het Wiel met spaken en het fietsnetwerk een goede basis om op voort te bouwen. Het mobiliteitsplan volgt de conclusies die in de studie Noordwest zijn getrokken en de keuzes die op basis van die studies door de gemeente zijn gemaakt. De voorziene uitvoering van de WSB en het Lombokplein zijn onderdeel van die keuzes.

	We denken dat een tunnelverbinding t.b.v auto- en hoogwaardig OV-verkeer interessant kan zijn om 2 doelen te bereiken: Een uitstekende verbinding én een extra spaak voor Noordwest richting de ring. Dat verdient onderzoek. We hebben gevraagd aan een derde partij, Prince Projecten, om mee te denken over de ruimtelijke ontwikkeling aan de westkant van de stad. In het rapport is een eerste verkenning gemaakt naar: 1. 4 Alternatieven voor een extra ontsluiting richting Lage Weide 2. Welke bedrijven zijn gevestigd op Lage Weide en het Demka-terrein en wat betekent dit voor een eventuele ontwikkeling. 3. De ontwikkelingspotentie van Lage Weide en referentieprojecten ter inspiratie. Het rapport “Quick scan Gebiedsontwikkeling Utrecht NW” <u>Quick scan Utrecht Noordwest</u> Kansen voor mobiliteit en ontwikkeling 1. Introductie Utrecht ontwikkelt zich gestaag als aantrekkelijke woon- en werkstad. Deze groei heeft ook uitdagingen in zich om de toenemende verkeersstromen in goede banen te leiden. Kenmerk van de verkeersroutes en ontsluiting naar omliggende snelwegen is dat de ontsluitingsmogelijkheden aan de westzijde (A2) beperkt zijn. De dominante ontsluiting ligt hier aan de zuidwest zijde. Dit maakt dat weggebruikers komend vanuit de noordzijde van Utrecht die richting het Zuiden (A2) of Westen willen (A12) veelal een route door de stad kiezen. Dit zorgt enerzijds voor extra drukte in en rondom de binnenstad en anderzijds wordt de westelijke binnenring hierdoor fors belast. Verwacht wordt dat met verdere toename van het verkeer en de wens om het verkeer langs de binnenstad juist te weren er ernstige congestie aan de westzijde van de stad zal ontstaan. In het kader van nadenken over oplossingen heeft danktank het Wiel gevraagd aan Prince Projecten om mee te denken over de ruimtelijke ontwikkeling aan de westkant van de stad. Als input hiervoor zou volgens het Wiel een extra ontsluiting aan de westzijde een welkom alternatief zijn om de verkeersstroom vanuit de noordelijke helft van Utrecht op te vangen. Ook kan in combinatie daarmee bekeken worden in hoeverre een ontwikkeling op Lage Weide kansen biedt om voor een deel de rol van	

	het centrum over te nemen en/of als OV-knooppunt de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren. Input voor deze analyse gemaakt door Prince Projecten is een basis idee vanuit het Wiel om via een tunnel onder een deel van het Prins Bernhardplein, het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht een directe verbinding te maken met Lageweide en de afslag van de snelweg die hier aanwezig is. Aangezien dit een erg ambitieuze route lijkt (hoge kosten) hebben we in deze analyse een aantal varianten geschetst en de voor- en nadelen hiervan in kaart gebracht. Aanvullend is bekeken naar de orde en aantal van bedrijven die gevestigd zijn op zowel Lage Weide als op het Demka terrein en wat hieruit gedestilleerd kan worden in het kader van een eventuele ontwikkeling. Tot slot is bekeken welke ontwikkelingspotentie er in het gebied ligt en zijn diverse gebiedskenmerken inzichtelijk gemaakt. Onder meer zijn referenties in beeld gebracht van stedelijke ontwikkelingen met een hoge ambitie en enigszins vergelijkbare maat en schaal, zoals de Mullerpier in Rotterdam en de Zuidas in Amsterdam en zijn deze vertaald naar een eventueel ontwikkelingsvolume voor het onderzochte gebied. Inhoud 1. Introductie 2. Analyse routes 2.1 Route 1 – Initiële idee 2.2 Route 2 – Onder het van Heukelompark door 2.3 Route 3 – via de volleybalclub en hondenclub 2.4 Route 4 – Via diverse routes over het Demka terrein 2.5 Overzichtstabel met voor- en nadelen 3. Structuur en ontwikkelkansen bedrijvenparken 3.1 Lageweide 3.2 Demka terrein 4. Referenties 4.1 Mullerpier, Rotterdam 4.2 Zuidas, Amsterdam 4.4 Potentie ontwikkelvolume **Denktank het Wiel** In denktank het Wiel ontmoeten verkeerswerkgroepen uit verschillende wijken elkaar. Ons doel is om de gemeente Utrecht en het College te stimuleren met meer	

	lef, meer toekomstgericht en integraal te werken aan de mobiliteit van onze stad. We denken constructief mee, tonen initiatief, doen zelf onderzoek en geven tegengas als dat nodig is. Heilige huisjes bestaan voor ons niet, welde open discussie om alle alternatieven op tafel te krijgen en dan een goede afweging te kunnen maken. **Prince Projecten** Prince Projecten is een adviesbureau met een specialisatie in advies over en de aansturing van Gebiedsontwikkelingen en aanleg van infrastructuur. Namens opdrachtgevers wordtleiding gegeven aandiverse gebiedsontwikkelingen en isonder meer in opdracht van gemeentes en provincies gewerkt aan de aanleg van randwegen, wegverbredingen en een snelfietsverbinding. 2. Analyse routes 2.1 Route 1 – Initiële idee 3 Het originele idee is om de vanuit het oosten komende route (de Franciscusdreef) ondergronds te verlengen zodat deze weer 'boven' komt op het bedrijventerrein Lage Weide. Idee is om daarvoor de rotonde in de Prins Bernhardlaan verdiept aan te leggen zodat van hieruit op verdiept niveau een doorsteek naar het westen gemaakt kan worden. Voordelen/kansen: 1. Zowel de Franciscusdreef als de Prins Bernhardlaan hebben tot dit punt een ruim profiel om toename van verkeer op te kunnen vangen. 2. Een directe route van Noordoost naar Zuidwest zonder tussenliggende knooppunten Nadelen/aandachtspunten: 1. Verlagen van de rotonde → verlagen/hellingen bij alle aansluitende wegen → impact voor de omgeving. 2. Via een verkeersknooppunt 'om de hoek' een tunnel in lijkt verkeerskundig een lastige opgave. Doorgaans wordt er 'rechtdoor' een tunnel in gereden vanwege de overzichtelijkheid. 3. Relatief hoge kosten doordat de tunnel onder een woonwijk gaat lopen. Realisatie door boren (a la Noord-Zuid lijn Amsterdam). Risico op beschadiging van de woningen op de tunnel.	

	4. De tunnel komt boven in het zuidelijke puntje van het bedrijven terrein, vanaf daar loopt nog een route door het bedrijventerrein die aan sluiten op een bestaande weg en leidt dit tot extra verkeersdrukte in het gebied. 5. Bedrijven die op momenteel op het terrein zitten moeten worden uitgekocht. 2.2 Route 2 – Onder het van Heukelompark door 5 Deze variant gaat er vanuit dat vanuit de initieel bedoelde rotonde het verkeer nog een klein stukje doorrijdt in noordwestelijke richting. De beoogde route zal dan vanaf de Burgermeester Norbruislaan een afslag krijgen ter hoogte van het park. De huidige infrastructuur zal dan op maaiveld niveau kunnen blijven en pas vanaf de afslag kan een tunnelbak ingereden worden en uiteindelijk een tunnel vormen die wederom weer boven komt op het bedrijventerrein. Voordelen/kansen: 1. Lagere investering omdat tunnelbak in het park gemaakt kan worden en als deze gereed is kan grotendeels het park terug worden gebracht bovenop de tunnelbak. 2. De Norbruislaan heeft samen met de Prins Bernhardlaan en de Franciscusdreef ruimte voor verbreding of uitbreiding van het aantal rijbanen. 3. Eenmaal op het bedrijventerrein is de route naar een bestaande verkeersknooppunt minder lang. 4. De verlaging van de rijbaan ligt in het verlengde van de tunnelbak. Nadelen/aandachtspunten: 1. Rekening houden met bestaande belendingen, bijvoorbeeld de moskee; 2. De tunnel komt boven midden in het gebied en vanaf hier zal aldus alsnog een drukke route komen die naar het bestaande knooppunt leidt. 3. Bedrijven die op het bedrijventerrein zitten moeten worden uitgekocht. 2.3 Route 3 – via de volleybalclub en hondenclub Deze alternatieve route maakt wat langer gebruik van de Burgemeester Norbruislaan en zou vervolgens door het creëren van een extra afslag ter plaatse van de sportclubs een directe verbinding gemaakt kunnen worden naar het huidige knooppunt/afslag bij de A2. Vermoedelijk wordt daarmee het terrein van de hondenclub en volleybalvereniging doorkruist.	

	Voordelen/kansen: 1. Geen rekening houden met bestaande bebouwing; 2. Dit deel van de Burgemeester Norbruislaan heeft ook ruimte voor een uitbreiding of verbreding van het aantal rijbanen. 3. De verlaging van de rijbaan ligt in het verlengde van de tunnelbak. 4. De tunnel kan 'rechtdoor' aansluiten op het bestaande knooppunt. 5. Uitkoop van bedrijven op grote schaal is niet nodig. Deze variant kan als sec infrastructuur variant uitgevoerd worden. Nadelen/aandachtspunten: 1. De Burgemeester Norbruislaan wordt verder/langer belast met verkeer. 2. Verplaatsing van de aanwezige sportclubs. 3. Geen aanjager van een gebiedsontwikkeling, alleen extra verkeer 2.4 Route 4 – Via diverse routes over het Demka terrein De laatste optie zou wellicht minder uit kunnen gaan van één route, maar zou uit kunnen gaan van een spreiding van het verkeer over meerdere uitvalswegen, waarbij deze ter plaatse van het huidige zogenaamde 'Demka' terrein via een bredere route onder het kanaal en spoor door zou kunnen duiken. Betrokken straten zouden dan de Prins Bernhardlaan, Amsterdamsestraatweg, Lessepstraat en S. van Zuylenstraat kunnen zijn. Vervolgens zal het verkeer hier zich na het kruisen van kanaal en spoor dan weer een weg door het te ontwikkelen gebied moeten bewegen. Voordelen/kansen: 1. Gevoelsmatig de kortste route vanaf de binnenring naar de snelweg; 2. Een directe route vanaf de Prins Bernhardlaan naar het bedrijventerrein. 3. Het kruisen van zowel het kanaal als het spoor kan hier op één plek, dus met de kortst mogelijke afstand georganiseerd worden. 4. Zoveel als mogelijk gebruik maken van bestaande routes/infrastructuur met enige opwaardering; Nadelen/aandachtspunten:	

1. De huidige infrastructuur in dit deel van de stad zal zwaarder belast gaan worden. Met name het (te creëren) kruispunt met de Amsterdamsestraatweg kan een erg druk kruispunt worden.
2. De tunnel komt boven in het puntje van het bedrijven terrein, vanaf daar zou er ook nog een route door het bedrijventerrein moeten komen die aansluit op een bestaande weg.
3. Naast bedrijven die op Lage Weide zitten zullen ook bedrijven die op het Demka terrein zitten moeten worden uitgekocht.

2.5 Overzichtstabel met voor- en nadelen	Rotonde Franciscusdreef	Heukelompark	Honden- en volleybalclub	Lessepstraat
Kosten tunnel	-/-	+/-	+	++
Uitkopen bedrijven	-	-	+	-/-
Maatvoering aanvoerroutes	+	+	+	-
Aanjager van gebiedsontwikkeling	+	+	-	+

3. Structuur en ontwikkelkansen bedrijvenparken
3.1 Lageweide
Lageweide is een bedrijventerrein aan de westzijde van Utrecht. Volgens de beschikbare gegevens zou het gehele terrein in totaal een oppervlakte hebben van 500 ha. Het gedeelte wat primair aan de orde zou zijn als onderdeel van een eventuele gebiedsontwikkeling is hiernaast rood gemarkeerd en is zo'n 80 ha.
Door de oogharen bekeken ligt de locatie van Lageweide op een erg strategisch punt. Diverse omgevingsfactoren komen samen bij en door het gebied. Denk hierbij aan de spoorverbinding Amsterdam – Utrecht, direct nabij een afslag van de A2 en omringd door water.
Eigendommen kerngebied

	Op het rood gemarkeerde deel van het bedrijventerrein zijn zo'n 20 bedrijven aanwezig, dit varieert van PostNL tot Theo Pouw (bouw- en sloopafval). Een totaal overzicht van de bedrijven in het bijgevoegde Excel bestand te vinden. Hierbij zijn ook, voor zover te achterhalen, het aantal m2 per bedrijf aangegeven samen met de meest recente kooptransacties. Lageweide heeft ondanks zijn grote omvang maar relatief weinig eigenaren. Zoals op onderstaande kaart te zien is, zijn er in het kerngebied van 335.900 m2 maar 5 eigenaren aanwezig. In het kader van een eventuele herontwikkeling is dit gunstig. De WOZ-waarde van de verschillende eigenaren is vooralsnog niet achterhaald. Wel kan geconstateerd worden dat de er in dit deel sprake is van een lage bebouwingsdichtheid wat gunstig kan zijn voor een eventuele uitkoop. Het bieden van een alternatieve locatie zal in dat geval ook een belangrijke opgave worden. Invloed omliggende terreinen Om de overgang naar een woon- en werkgebied (te beginnen in het kerngebied) mogelijk te maken zullen de omliggende bedrijven nog een keer goed gescreend moeten worden op hinder(cirkels). Belangrijke voorziening lijkt daarin de energiecentrale die in het gebied ligt waarvan aangenomen moet worden dat die niet verplaatst kan worden. Bekeken is wat de afstanden tot het potentiële ontwikkelgebied zijn. Vanaf het hoekpunt tot aan de centrale is de afstand ca. 400 meter. Onbekend is wat de vergunde categorie van deze centrale is. Milieucategorie 5.1 komt ongeveer overeen met hinderafstanden van zo'n 500 meter. Dat zou voor de gebiedsontwikkeling zeker nog haalbaar zijn. Wat overigens opvalt is dat er op het terrein zelf ook woningen voorkomen. In hoeverre hieruit geconcludeerd kan worden dat de hinder(afstand) minder is of dat dit een overgangs- c.q. gedoogsituatie is, is niet bekend of verder onderzocht. Potentie diverse modaliteiten Met een directe ontsluiting vanaf de A2 is de autobereikbaarheid van het gebied uitstekend te noemen. Gedacht kan worden aan het verder benutten hiervan door het creëren van een P+R knooppunt. De huidige OV infrastructuur biedt daarbij op het eerste oog de mogelijkheid om met een concept van regionale sprinters een verkeersintensiteit te realiseren die vergelijkbaar is met de intensiteit van een tram. Hiermee kan een goede regionale verbinding gelegd worden met de intercity stations	

	Utrecht CS en het nog te ontwikkelen Utrecht Lunetten/Koningsweg en ook de andere stations in de Utrechtse regio. Met betrekking tot de fiets is het aan te bevelen de huidige fietsinfrastructuur tussen 'de west-as' en het centrum een upgrade te geven met bij voorkeur een nieuwe fietsbrug die fietssnelverkeer tussen het centrum en een nieuw zakelijk centrum op Lageweide mogelijk maakt. Potentie gebiedsontwikkeling Geconcludeerd kan worden dat door combinatie van diverse aspecten Lageweide een kansrijke herontwikkelingslocatie kan zijn. Onder meer omdat: • • Het nabij een afslag van de A2 ligt; de drukste verkeersader van Nederland; • • Het spoor tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal dwars door het gebied loopt; • • Er veel water in de omgeving ligt en dit ruimte en uitstraling geeft voor het ontwikkelen van woon- en werkgebieden met hogere dichtheden. (Zie bijvoorbeeld hoofdstuk 4 'De Mullerpier'). • • In het kerngebied zitten een aantal grotere eigenaren met een relatieve lage bebouwingsdichtheid; De combinatie van bovenstaande factoren maakt dat er kansen liggen voor een hoogwaardig woon-/werkgebied. 3.2 Demka terrein Bij de derde variant wordt uitgegaan van een ontsluiting via het zogenaamde Demka terrein. De oppervlakte hiervan is 8 ha. Op dit terrein zijn diverse bedrijven gevestigd die meer een dienstverlenend of handelskarakter hebben (en dus minder industrieel dan de overzijde van het water. De ontsluiting via dit bedrijventerrein kan gunstig zijn voor de plek voor een oversteek richting Lageweide. Vanaf dit punt kan in één keer zowel het spoor als het kanaal gekruist worden. Voor het geschikt maken van de Muyskensweg als hoofdontsluiting en als aanloop naar de tunnel zal het zuidoostelijke deel van het Demka terrein moeten worden gebruikt. Het al dan niet verder betrekken van het terrein in een herontwikkeling zou nog als een losse component gezien kunnen worden. De 'overige' bedrijven kunnen bij de komst van de infrastructuur blijven zitten en er wordt ook geen hinder verwacht van hier zittende bedrijven richting een eventuele ontwikkeling aan de overzijde.	

	Verwacht mag worden, als er uiteindelijk een grote ontwikkeling en een opwaardering komt op het terrein van Lageweide dat het Demka terrein op den duur ook een interessante locatie kan worden voor eventuele herontwikkelingen. Deze optie kan aldus als een logisch gevolg gezien worden maar is niet noodzakelijk een onderdeel van het initiële plan. 4. Referenties Zoals aangegeven heeft het Lageweide bedrijventerrein door zijn locatie potentie om zich te lenen voor een andere functie dan industrie. Mede door het creëren van een extra station op het terrein kan er een eigentijds stedelijk gebied van gemaakt worden. Transities die in andere steden deels al succesvol plaats hebben gevonden. Om een beeld te kunnen vormen bij de aard en schaal van een dergelijke ontwikkeling zijn er twee referenties bijgesloten: 4.1 Mullerpier, Rotterdam De Rotterdamse 'Müllerpier', een voormalige haven pier, ligt op de grens van het stadscentrum en de westelijk gelegen stadsdelen. De pier is aan drie zijden omgeven door water. Het stedenbouwkundig plan voor herontwikkeling van de Müllerpier voor wonen, werken, gemeenschappelijke en zorgfuncties werkt met gebouwen als autonome objecten die door een zorgvuldige onderlinge plaatsing een stedelijk ensemble vormen. Van een afstand bezien, oogt de Müllerpier als een havenstad op een schiereiland, van dichtbij domineert het beeld van een intiem, stedelijk labyrint dat contrasteert met het weidse water. De onderling zeer verschillende gebouwen gedragen zich tegelijkertijd als vrijstaande objecten en als traditionele blokken in de oude stad. Ze zijn opgenomen in een aaneengesloten maaiveld van klinkerbestrating waarin plantsoenen, speelterreinen en sportvelden zijn ingelegd. Een route langs de kades biedt de belangrijkste ontsluiting. Op de Mullerpier staat diverse hoogbouw van 10 tot 15 meter, waarbij het hoogste gebouw een hoogte van 70 meter reikt. De omvang van het gebied is zo’n 7 ha. Dit is iets kleiner dan de pieren die in het bedrijventerrein Lageweide liggen. Deze zijn ca. 9 a 10 hectare (zie afbeelding in rood). Wel is de functie en uitstraling van de Mullerpier en transformatie van een daadwerkelijke haven naar een stedelijk gebied een mooie referentie. In potentie zijn drie pieren die in Utrecht hiervoor in aanmerking komen (de energiecentrale van Eneco niet meegerekend).	

	4.2 Zuidas, Amsterdam De Zuidas heeft zich de afgelopen 20 jaar ontwikkeld tot een stedelijk woon-werkgebied met vestigingen van internationaal georiënteerde bedrijven en een hoogwaardige architectuur. Tegelijkertijd is het een gebied waar belangrijke infrastructuurbundels samenkomen. Het gaat om snelwegen (A10), railinfrastructuur, sneltrams en bussen. Ook de Noord-Zuidlijn zal het gebied als (voorlopige) eindbestemming hebben en er is voorzien dat de (binnenlandse) Hoge Snelheidstreinen hier zullen aanlanden. Zuidas verandert snel. Niet alleen verrijzen er nieuwe gebouwen, ook de openbare ruimte verandert mee. het doel is van Zuidas een bijzondere Amsterdamse stadswijk te maken, waar het prettig wonen, werken en verblijven is. De totale Zuidas ontwikkeling is volgens haar eigen info zo'n 180 hectare groot. Als we het kerngebied (blauw) nemen dat is dit kleiner dan deze ontwikkeling. Nemen we totaal Lageweide dan is dit juist groter dan de Zuidas. (zie onderstaande kaarten) Kort en goed zou gesteld kunnen worden dat een ontwikkeling binnen een plangebied van circa 80 hectare substantieel is en daarmee een geheel eigen signatuur en uitstraling gegeven kan worden aan dit gebied Wij achten de ligging van Lageweide geschikt voor stedelijk gebied van grote allure, wat echt een toevoeging aan de stad Utrecht (en Nederland) zou kunnen zijn. 4.4 Potentie ontwikkelvolume Het vastgoedprogramma wat volgens de verstrekte informatie in de Zuidas is gerealiseerd (en nog op stapel staat) staat in onderstaande tabel aangegeven. In deze tabel is van het totale plangebied van circa 180 ha uitgegaan. Het centrum gebied van Lageweide is zo'n 80 ha groot en zou als gebiedskenmerk te vergelijken zijn met een Zuidas. De losse stukken onder dit gebied bedragen in totaal ca. 35 ha. Deze losse gebieden zouden meer aansluiten bij een programma als dat van de Mullerpier. In totaal gaat het dan aldus over totaal gebied van circa 115 ha. Uitgaande van de diverse kencijfers en de vertaling van deze vastgoedprogramma's naar Lageweide zou het gebied Lageweide als volgt ingedeeld kunnen worden: Het centrum gebied zal in verhouding tot de 3 losse gebieden meer ruimte moeten bieden aan een cluster van kantoren en voorzieningen. Onder andere omdat hier het centrale knooppunt van de OV modaliteiten mogelijk is. De 3 losse gebieden zullen	

	veeleer een zwaartepunt hebben als woongebied met enige ondersteunende voorzieningen, meer vergelijkbaar met de referentie aan de Mullerpier in Rotterdam. Op deze basis schatten wij grofweg in dat het onderstaande vastgoedprogramma denkbaar is. **Totaal plangebied** Voorzieningen 400.000 m2 Kantoren 500.000 m2 Wonen 5.000woningen	
171	*De meegestuurde tabel bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Wij (Solgu & Cosbo) zijn verheugd met de aandacht in dit concept van het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht voor de problematiek die mensen met beperkingen ervaren op het gebied van mobiliteit in de gemeente Utrecht. Op verschillende onderdelen in dit concept zouden wij graag nog enige aanvullingen of aanpassingen van de tekst zien. Leeswijzer, Eerst hebben wij een aantal vragen, opmerkingen en aanvullingen die wij in de tekst hebben gemist. Vervolgens hebben wij in een tabel vragen, opmerkingen en aanvullingen aangegeven met daarbij het bijbehorende paginanummer in het concept van het Mobiliteitsplan 2040. 1. Borgen van voetgangersbelangen Het mobiliteitsplan is vooral gebaseerd op klimaatdoelen en woon- werkverkeer. Tegelijk is er extra aandacht voor voetgangers. In de praktijk zien wij dat bij conflictsituaties de balans doorslaat in het voordeel van woon- werkverkeer en klimaatdoelen. Een en ander hoeft niet met elkaar in conflict te zijn en vaak zijn er aanvaartbare compromissen. **Vraag;** <u>Hoe worden in conflict situaties de belangen van voetgangers geborgd in dit mobiliteitsplan?</u> 2. Bruikbare, veilige, toegankelijke en logisch gelegen voetpaden Het Mobiliteitsplan 2040 schenkt veel aandacht aan de mobiliteit van voetgangers. Veel voetgangers hebben inzicht in verkeerssituaties en zijn voldoende assertief om zich te verplaatsen in het huidige drukke onoverzichtelijke verkeer. Er is een grote groep kwetsbare mensen1 die niet assertief zijn en met weinig inzicht in verkeerssituaties die door	Wij schenken veel aandacht aan de voetganger in Utrecht en betrachten dat iedereen zich makkelijk en veilig te voet kan verplaatsen. In hoofdstuk 4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen van het mobiliteitsplan hebben we uitgewerkt hoe we omgaan met de voetganger bij gebiedsuitwerkingen in de stad. Ruimtelijke plannen moeten bijdragen aan een ruimte-efficiënt en duurzaam

	allerlei maatregelen beperkt worden in hun mobiliteit. Gezien de vergrijzing zal deze groep alleen maar groter worden. a. Toetsen van plannen In de BiNG worden alle plannen getoetst. Alle beleidsvoornemens voor kwetsbare mensen in dit Mobiliteitsplan vragen extra en bijzondere kennis van de BiNG. De materie is complex en vraagt voor elke toetsing extra tijd die nu niet beschikbaar is. Een goede toetsing en regelmatige evaluaties van opleveringen vergroot de kennis van de betreffende ambtenaren en aannemers en zal deze uitgebreide toetsingen in de loop van de jaren grotendeels overbodig maken. **Advies;** Neem in het Mobiliteitsplan 2040 op dat alle plannen structureel op de beleidsvoornemens worden getoetst en dat voor toetsing en evaluaties extra ruimte/tijd wordt vrij gemaakt. b. Kader en onderliggende normen en richtlijnen In het Mobiliteitsplan 2040 worden beleidsvoornemens gepresenteerd die de participatie van mensen met beperkingen moeten borgen. Op dit moment vindt de borging plaats door documenten als het 'Handboek Openbare Ruimte'. **Vraag;** Hoe wordt het kader waarop de beleidsvoornemens in het Mobiliteitsplan 2040 zijn gebaseerd tot 2040 geborgd ? c. Veilig oversteken Op allerlei locaties in de gemeente zijn en worden verkeerslichten verwijderd. Verkeerslichten die kwetsbare mensen in staat stelden om veilig over te steken. Op allerlei locaties in de gemeente zijn en worden middeneilanden verwijderd. Middeneilanden die inzichtelijkheid van verkeersstromen vereenvoudigde. In de gemeente zijn en worden zebrapaden verwijderd. De genoemde voorzieningen zijn belangrijk voor de veiligheid van deze kwetsbare mensen. Vaak is de onderliggende reden begrijpelijk. Denk aan de gewenste doorstroming van fietsers. Fietsers die niet begrijpen waarom een verkeerslicht op rood staat. Toch is de veiligheid voor onze achterban met al deze maatregelen in het geding. Daarmee komt de veiligheid voor kwetsbare voetgangers in het geding. **Advies;** Wij zouden graag zien dat er op korte termijn onderzoek plaatsvind naar mogelijke maatregelen om kwetsbare mensen in staat te stellen om veilig over te steken. VOETNOOT1 Onder kwetsbare mensen worden onder andere verstaan, ouderen, licht dementerenden, mensen met een verstandelijke beperking, mensen met weinig	mobiliteitssysteem. Daarom hanteren we als ontwerpvolgorde: verblijven, lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, auto. Met het mobiliteitsplan stellen we de kaders voor monitoring en evaluatie, passend bij het abstractieniveau van het plan. De maatregelen zelf worden in vervolgprocessen verder geconcretiseerd en onderzocht, waarbij meerdere uitwerkingen nog naast elkaar worden gezet. U verzoek voor meer toetsing en evaluatie regelen we niet met het Mobiliteitsplan, maar geven we mee aan de organisatie. Het Mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt o.a. plaats in gebiedsvisies en projecten. In die uitwerking is de inrichting van voetgangersnetwerken en veilig oversteken een onderdeel. Bij die uitwerking geldt het Handboek Openbare Ruimte als toetsingskader. Hierin zijn namelijk de uitgangspunten vastgelegd voor de inrichting van de openbare ruimte. Wij begrijpen uit nader contact dat u graag ziet dat toegankelijkheid en veiligheid als ontwerpcriteria opgenomen worden in het handboek ontwerp openbare ruimte. Wij geven dit mee aan de organisatie.

	verkeersinzicht denk aan kinderen, mensen die geen ervaring en kennis van de Nederlandse verkeersregels hebben. 3. Shared Space In Utrecht zijn verschillende locaties uitgevoerd als 'Shared Space', zoals bij het CS westzijde, het Domplein en de Adriaen van Ostadelaan. Geen van deze locaties wordt door kwetsbare mensen als veilig ervaren. Ook landelijke organisaties als de Oogvereniging geven aan dat de veiligheid en zelfstandigheid van voetgangers en fietsers met beperkingen in het geding is. Niemand zegt het hardop, maar wij kunnen niet anders concluderen dat Shared Space op de wijze waarop het nu in de gemeente Utrecht wordt toegepast ertoe leidt dat veel kwetsbare mensen deze gebieden mijden ! Een kleuter op een driewieler zou veilig moeten kunnen spelen op een plein als het Domplein. Er is nu geen ouder die dat risico durft te nemen. **Advies;** Vermijd ontwikkelingen die tot Shared Space situaties leiden. 4. Tijdelijke maatregelen bij wegopbrekingen Elke dag worden op vele locaties in de gemeente rijbanen en voetpaden opengebroken. Doorgaande routes worden soms voor één dag en soms maandenlang onderbroken. Een enkele keer, afhankelijk van de betreffende ambtenaar, wordt er aandacht geschonken aan de toegankelijkheid van deze omleidingen, maar meestal ontbreekt deze aandacht (vooral bij kleine werkzaamheden). Er zijn blinde bewoners in de gemeente Utrecht die zelfs meerdere keren in een slecht afgebakende wegopbreking zijn gestort en zich ernstig hebben verwond. Zie ook https://www.youtube.com/watch?v=9e_LjUNwbI4&feature=youtu.be Bij wegopbrekingen ontbreekt ook alle aandacht voor mensen die afhankelijk zijn van opritten om de aangegeven omleidingen te volgen. Er moeten eisen worden gesteld aan tijdelijke afzettingen. a. Hoofdstuk 'Tijdelijke maatregelen' In het mobiliteitsplan 2040 mag een hoofdstuk 'Tijdelijke maatregelen' niet ontbreken. **Advies;** Voeg een hoofdstuk 'Tijdelijke maatregelen' toe. b. Handboek Openbare Ruimte (HOR) Het is van belang dat voor elke situatie duidelijk is welke maatregelen moeten worden getroffen en aan welke eisen deze maatregelen/voorzieningen moeten voldoen. **Advies;** Voeg aan het HOR een	Het mobiliteitsplan beschrijft de visie en maakt geen uitspraken over inrichtingskeuzes en daarmee ook niet over 'Shared Space'. Deze afwegingen worden in de gebiedsuitwerkingen gemaakt. Het Handboek Openbare Ruimte is daarvoor het toetsingskader. Alle veranderingen in de openbare ruimte, van groot tot klein, moeten voldoen aan het gestelde kader. De commissie BInG (Beheer Inrichting Gebruik) ziet er op toe dat de verschillende projecten conform het handboek openbare ruimte zijn. Elk plan voor (een deel van) de openbare ruimte moet daarom tijdens de initiatieffase (vóór het voorlopig ontwerp) worden aangemeld bij de commissie BInG. Het kan voorkomen dat niet aan alle eisen van het handboek voldaan kan worden. De afwijkingen op het handboek kunnen aan de commissie BInG voorgelegd worden en, wanneer goed gemotiveerd, goedkeuring krijgen. Wij begrijpen uit nader contact dat u zich zorgen maakt over herinrichtingen en aanpassingen die niet via de commissie BING worden getoetst. Wij geven dit mee aan de organisatie. Het mobiliteitsplan is een visiedocument en geeft daarom geen kaders voor tijdelijke maatregelen. Voor de grotere projecten in de stad stelt de gemeente als eis dat er een bereikbaarheids- en veiligheidsplan wordt opgesteld. Hiermee wordt bereikt dat

	hoofdstuk 'Tijdelijke maatregelen' toe, dat zich met name richt op de bereikbaarheid, toegankelijkheid, bruikbaarheid en veiligheid van tijdelijke maatregelen. 5. Veiligheid van fietspaden Het aantal fietsers en de drukte op fietspaden neemt toe. Het beleid is erop gericht dat zoveel mogelijk mensen de fiets nemen, ook ouderen. Met de drukte worden verkeerssituaties steeds onoverzichtelijker. Veel ouderen voelen zich niet meer zo safe op de fiets, zeker niet in de drukke binnenstad. Alle verkeersdeelnemers moeten met volle aandacht aan het verkeer deelnemen. Ook mensen die minder snel kunnen reageren, slechter zien, minder inzicht hebben. De aandacht moet niet afgeleid worden doordat het fietspad niet kunnen onderscheiden van andere verkeersstroken of van de berm. Vanuit de slechtzienden hebben wij vaker de suggestie gekregen om fietspaden aan beide zijden te belijnen, waardoor alle aandacht op de verkeerssituaties gericht kan blijven. **Advies;** Wij adviseren om fietspaden aan beide zijden te voorzien van een witte belijning zodat kwetsbare fietsers alle aandacht op het verkeer kunnen houden. 6. Reisinformatie a. Stremmingen door liften Reizigers die geen trap kunnen lopen en afhankelijk zijn van liften zijn afhankelijk van informatie over liften. Wij krijgen regelmatig klachten van reizigers over het buiten gebruik zijn van liften en pleiten ervoor dat reizigers geïnformeerd worden. Momenteel zijn er in Duitsland al digitale reissystemen die in de reisinformatie opnemen of een lift wel of niet buiten werking is. **Advies;** Onderzoek de mogelijkheden om deze liftinformatie op te nemen in de reisinformatie. Buslijnen In het mobiliteitsplan worden transversale busroutes door de binnenstad 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. **Advies;** Zorg voor lijnstructuren die meerdere wijken verbinden en voorkom dat letterlijk alle reizigers moeten overstappen.	ook tijdens de bouw de omgeving bereikbaar blijft en er geen onveilige situaties ontstaan, zie Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht. We voegen een opmerking over toetsen aan veiligheid en toegankelijkheid toe aan paragraaf 4.2. We geven uw suggestie voor het toevoegen van een hoofdstuk tijdelijke maatregelen aan de HOR mee aan de organisatie. Zie ook paragraaf 2.4.3 Tijdelijke situaties. 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. Wij zullen dit meenemen in onze gespreken met de provincie als concessieverlener van het openbaar vervoer. We werken aan een snel openbaar vervoersysteem, het Wiel met spaken. 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. Met aanvullend vervoer en deelmobiliteit zorgen we ervoor dat de stad bereikbaar is voor iedereen. Zie ook paragraaf 2.7.3 Basisnet en 2.7.4 Vervoer voor iedereen.

172	Op 8 december 2020 heeft u het mobiliteitsplan 2040 vrijgegeven voor inspraak. Het college van De Bilt maakt graag van de gelegenheid gebruik om haar reactie te geven op de plannen. Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het mobiliteitsplan 2040. Zoals u zelf opmerkt is het openbaar vervoer netwerk verder uitgewerkt. Op dit aspect geven wij graag onze zienswijze. U heeft de ambitie op de binnenstadsas meer ruimte te geven aan voetgangers en groen. Dit wilt u doen door deze as minder te belasten met busverkeer. Vanuit de ambitie de leef en verblijfskwaliteit van de binnenstad te vergroten kunnen wij ons deze gedachte voorstellen. Op dit moment is de route over de binnenstadsas voor buslijnen uit oostelijke richting, waaronder De Bilt en Bilthoven, de belangrijkste route richting Utrecht Centraal. De route vanaf de Berekuil via de Biltstraat door centrum zorgt voor een goede bereikbaarheid van de historische binnenstad en de oostkant van Utrecht met een zo beperkt mogelijke reistijd. Een belangrijke voorwaarde voor het gebruik van openbaar vervoer. Het afwaarderen van de binnenstadsas voor buslijnen doet bij ons college enkele vragen rijzen : -Hoe wilt u OV bereikbaarheid van de binnenstad en de oostkant van Utrecht waarborgen voor busreizigers uit de regio De Bilt/Bilthoven (en vice versa) en daarbij de kwaliteit en reistijd van de route tenminste te handhaven? Immers reizen een groot deel van de reizigers niet alleen naar Utrecht Centraal, maar hebben ook hun bestemming op tussengelegen haltes. -Bent u bereid gemeente De Bilt verder te betrekken bij de doorontwikkeling van de OV corridors in de stad Utrecht die de verbinding vormen naar de oostelijke buurgemeenten? Dit teneinde een voor stad en regio goed functionerend en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer netwerk te realiseren, dat een alternatief kan vormen voor het gebruik van de auto. Wij hebben bovenstaande reactie ook toegezonden aan inspraakmobiliteit@utrecht.nl . Wij kijken uit naar uw beantwoording van onze zienswijze.	Dat hebben wij nog niet onderzocht. Zie paragraaf 2.1 en paragraaf 2.7.2 Daar zijn wij graag toe bereid. We hebben daar inmiddels contact over gehad.

173	Het wiel met de spaken' voorziet in een tramlijn rondom Utrecht Lunetten vanaf Nieuwegein/Westraven langs A12 en A27 via het nieuw te bouwen station Utrecht Lunetten/Koningsweg naar Utrecht Science Park (USP/voormalige Uithof). Het plan bevat tevens een hoofdfietsroute door de groene bufferzone Park de Koppel. <u>Groene Bufferzone</u> *"Lunetten wil de parken en het vele groen dat er van oudsher is in de wijk behouden en versterken. De wijk wil een goede balans tussen rust en levendigheid in de wijk. Het groen in de wijk moet prettig zijn voor mens en dier." (uit: omgevingsvisie Lunetten, ambitie park Lunetten)* *"Bestaande groen langs de snelwegen en aan de randen van de wijk beter benutten door ze te versterken." (uit: omgevingsvisie Lunetten, ambitie park Lunetten)* *"Meer en verschillend groen draagt bij aan de ambitie om te wonen in het park Lunetten. Het draagt ook bij aan de stedelijke ambitie om een gezonde stad te zijn" (uit: omgevingsvisie Lunetten, Opgaven en Initiatieven, Het versterken van de parken en het groen)* De wijk Lunetten wordt omgeven door de Waterlinieweg, A12, A27 en de spoorlijn Utrecht-Den Bosch. Bij het ontwikkelen van de wijk Lunetten is bewust vanwege fijnstof en geluidsoverlast langs de wegen/spoorweg een groene bufferzone ingepland, waarin park de Koppel en het Beatrixpark zijn opgenomen. Die groene bufferzone wordt al jaren bedreigd door de verbredingen van de A12 en A27, waarbij nabij de huidige geluidschermen het nodige groen, waaronder ruim 40 jaar oude bomen zullen moeten verdwijnen. Bij de aanleg van een tramlijn door park de Koppel zal een groot gedeelte van de bufferzone aan de kant van de A12 en A27 verdwijnen. Dit druist in tegen de ambitie Park Lunetten van de omgevingsvisie Lunetten. <u>Hoofdfietsroute door park de Koppel</u> <u>De wijk Lunetten is gebaat bij veilige fietsroutes. Een hoofdfietsroute door park de Koppel wordt op dit moment niet gemist. Een nieuw aan te leggen fietsroute ver van de bebouwing is sociaal onveilig. Op een herhaling van de incidenten in het (recente)</u>	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 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,

	verleden op en nabij de fietsroutes in het Beatrixpark zit ik als wijkbewoner in ieder geval niet te wachten. Tramlijn In het mobiliteitsplan 2040 is voorzien in een tramlijn door de bufferzone langs de A12 en A27 in Lunetten. Deze tram lijn heeft geen enkele meerwaarde voor de bewoners van Lunetten, maar zal wel het groen kosten wat nodig is om Lunetten gezond en leefbaar te houden. Daarbij is het de vraag of de stad Utrecht klaar is voor een tramnetwerk. Naast dat de nieuwe Uithoflijn vele malen duurder is uitgevallen, kampen de trams regelmatig met storingen. Een gemiste kans voor Lunetten was om een tramhalte nabij het huidige station Lunetten te plannen. Ik ben tegen een nieuwe tramverbinding. Mocht deze er toch moeten komen om Nieuwegein met USP te verbinden dan geef ik de voorkeur voor een verbinding vanaf Westraven via de Waterlinieweg naar het stadion, vanwaar er aangesloten kan worden op de Uithoflijn. Een verbinding door park de Koppel of via de rondweg (Brennerbaan/Stelviobaan/Lunettenbaan) ben ik tegen vanwege de impact die beide verbindingen hebben op de leefbaarheid en gezondheid. De voorgestelde route zal ten koste gaan van het groen, het alternatief via de rondweg zal de Waddenbuurt en de Bergenbuurt verder isoleren van de rest van de wijk. Via de rondweg is daarbij te weinig ruimte om een tram in te passen. Station Lunetten / station Koningsweg Van 2010 tot 2014 was ik deelnemer van de Klankbordgroep ProRail in kader van de spoorverdubbeling en het realiseren van een nieuw station Lunetten (2010-2014). In de klankbordgroep is een dubbelstation voor de lijnen Utrecht-den Bosch en Utrecht-Arnhem besproken maar werd niet haalbaar geacht. Het verbaast mij dan ook dat er nog geen 5 jaar nadat het huidige station Lunetten is geopend er een plan ligt voor	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. 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. Zie ook paragraaf 2.7.2. in de Nota van beantwoording. Een verdere knoopontwikkeling van Lunetten-Koningweg draagt bij aan de binnenstedelijke verdichting en ontlasting van Utrecht CS. Als er een IC-station komt zal dit ook zijn effect

	een nieuw te realiseren IC-station Lunetten/Koningsweg, om redenen waarvoor station Vaartscherijn is gerealiseerd: het ontlasten van Utrecht centraal en het overstappen op beide lijnen eenvoudiger te maken. Ik zie de meerwaarde niet van dit nieuwe station. Wel zie ik dat door dit station de gezondheid en de leefbaarheid niet beter van zal worden. Het station zal meer autoverkeer genereren en meer parkeerdruk geven in de omgeving van het nieuwe station. Daarbij verwacht ik dat er op termijn betaald parkeren in Lunetten ingevoerd gaat worden, te beginnen rondom het station. Mocht het station Lunetten/Koningsweg toch gerealiseerd worden dan pleit ik er voor om geen doorgaande autoroute te maken vanaf Lunetten onder de sporen door naar de Koningsweg. *Het streven om Utrecht bereikbaar te houden mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de wijk of de gezondheid van de bewoners van Lunetten. En dat zal een flinke puzzel worden. (uit Omgevingsvisie Lunetten, Opgaven en Initiatieven, Meer en verschillend groen draagt bij aan de ambitie om te wonen in het park Lunetten. Het draagt ook bij aan de stedelijke ambitie om en gezonde stad te zijn.)* Slim plannen Bouwen nabij Station Lunetten *Bij het station en langs het spoor zijn kansen voor (her)ontwikkelingen. Bijvoorbeeld door bestaande gebouwen een andere functie te geven. Ook zijn er kansen voor sloop en nieuwbouw. De strook langs het spoor zou een andere functie kunnen krijgen met woningen en voorzieningen op straatniveau. Ook die ontwikkeling moet passen in de ambities over duurzaamheid, de wens voor betaalbare woningen voor senioren, spannender architectuur en wellicht een iconisch gebouw.* *Het is aan de eigenaren van het vastgoed en aan marktpartijen om gebruik te maken van deze kansen en daarmee een grote bijdrage te leveren aan de 3 ambities voor Lunetten. De randvoorwaarde bij (her)ontwikkeling is wel dat ontwikkelingen niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil alle groene gebieden behouden en het liefst versterken. (uit omgevingsvisie Lunetten, Opgaven en initiatieven, Lunetten ziet kansen voor de (her) ontwikkeling van de noordkant van de wijk)*	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 knoopontwikkeling 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. 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 het conceptplan ‘Ruimtelijke strategie Utrecht 2040’ wordt gesproken over een nieuwe stadskern nabij het nieuw te realiseren station Lunetten/Koningsweg. In de plannen gaat men uit van bebouwing van de sporendriehoek tot een hoogte van 105 meter. Ik snap dat er een woningtekort is, maar buiten het feit dat er in Utrecht gebouwd zal worden om de stad met 100.000 inwoners te vergroten ben ik ook tegen bebouwing van de laatste groene gebieden die er nog in de omgeving van Lunetten zijn. De Corona-crisis heeft doen inzien hoe belangrijk een groene omgeving. In en om Lunetten en in Amelisweerd is het met name in het weekend ‘file’-wandelen. Gebouwen van 105 meter passen ook niet bij Lunetten. Met betrekking tot de plannen uit de conceptplan ‘Ruimtelijke strategie Utrecht 2040’ en met mogelijke plannen tot herontwikkeling vraag ik om de omgevingsvisie te volgen. Daarbij pleit ik voor nieuwe bebouwing niet hoger te laten zijn dat het huidige hoogste gebouw in Lunetten.	
174	Middels deze brief maken wij graag van de gelegenheid gebruik om onze reactie te geven op het Mobiliteitsplan 2040. <u>Complimenten voor het stuk dat nu voor ligt, waarmee de gemeente Utrecht een basis legt voor de toekomst. Met veel plezier hebben wij het goed leesbare stuk doorgenomen.</u> <u>Wij spreken onze waardering uit over de manier waarop het plan ingaat op bijvoorbeeld de sterke samenhang tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit of de urgentie in te zetten op het maken van afspraken over spreiden van reizigers met onderwijs en werkgevers. Ook het verbeteren inzetten op mobiliteitshubs kan helpen om deur-tot-deurvervoer te verbeteren</u>. Wij zien dit plan als een kans om op meerdere gebieden samen met jullie verder aan de slag te gaan. In de verdere uitwerking van dit plan geven wij graag twee aandachtspunten mee. *1. Samenhang landelijke spoorsysteem met het regionale spoorsysteem* Wij onderschrijven het belang van Utrecht Centraal met zijn centrale ligging als belangrijkste knooppunt in het nationale en internationale spoornetwerk. Het knooppunt Utrecht Centraal is een belangrijke schakel in het verbinden van economische kerngebieden met elkaar. Niet alleen in het verbinden van andere steden met elkaar, maar ook de stad Utrecht kent een sterke relatie met andere	Dank voor het compliment. Wij zetten graag ons constructieve gesprek hierover voort. Wij realiseren ons dat de treinbediening van Utrecht in veel gevallen effect heeft op de OV-bereikbaarheid van een veel

	steden. NS streeft naar een snellere en frequentere verbinding tussen economische kerngebieden. In uw mobiliteitsplan zet u in op versterking regionale OV. Onder andere door in te zetten op het laten stoppen van een deel van de Intercitytreinen op voorstadstations en het eventueel verhogen van sprinterfrequenties. Graag blijven wij hierover met u in gesprek over de nadere uitwerking. In het bijzonder over de samenhang van het stoppen van een deel van de Intercitytreinen op voorstadstations met het landelijke systeem en met de sprinterbediening, de potentie en maakbaarheid daarvan, het ruimtegebruik rond stations bij groei en de verbetering van deur tot deur vervoer. *2. De rol van sprinters in het Wiel met Spaken* We zijn bekend met de wens van de gemeente om het onderliggende openbaar vervoer systeem via een schaalsprong om te bouwen naar een Wiel met Spaken concept. Het gedachtegoed van het Wiel met Spaken biedt mogelijkheden een deel van de reizigers op Utrecht Centraal dat niet in de buurt van Utrecht Centraal hoeft te zijn beter te spreiden, door het creëren van een goede aansluitingen en mobiliteitsvoorzieningen op voorstadstations. Welke rol het spoor in het voorgestelde Wiel met Spaken speelt vraagt een andere uitwerking. In het huidige (2019) treingebruik worden wij in de Sprinters geconfronteerd een duidelijke verspitste en eenzijdige markt. Treinen vanuit de regio worden voller richting Utrecht Centraal. Op de laatste stukjes van de trajecten naar Utrecht Centraal, wordt de zitplaatskans kleiner. Uit het plan kunnen wij niet opmaken welk effect de ontwikkeling van het Wiel met Spaken heeft op het gebruik van de spaken zelf. Tevens rijst de vraag in hoeverre de verbindingen tussen de knopen aan het Wiel via het Wiel concurrerend zijn ten opzichte van dezelfde verbinding via Utrecht Centraal. Zorg is dat het Wiel met Spaken leidt tot een versterking van de eenzijdige markt en tot grotere verschillen in bezetting van de treinen op de sprintercorridors. Dit zet de exploitabiliteit en betaalbaarheid van het OV onder druk. Ook hierover gaan wij graag met u in gesprek in hoeverre onze zorg terecht is. Indien er te verwachten valt dat op de spaken een sterkere groei plaatsvindt dan op andere delen van de sprintercorridors, gaan we graag samen het gesprek aan om naar alternatieve oplossingen te zoeken. Bijvoorbeeld via concrete spreidingsafspraken,	groter gebied. Wij gaan graag samen met u op zoek naar oplossingen, die ook bijdragen aan de door u genoemde aspecten. Dit hebben wij ten behoeve van dit mobiliteitsplan op dit moment niet concreet onderzocht. Wij herkennen de zorg dat een eenzijdige markt en grote verschillen in bezetting van de sprinters leiden tot druk op de exploitabiliteit en betaalbaarheid van het OV. Met dit mobiliteitsplan denken wij juist meer balans in het vervoerssysteem te kunnen krijgen. Wij zetten het gesprek hierover graag in onder andere U Ned verband voort.

	het versterken van de corridor als geheel of alternatieven vormen van OV aanbieden die complementair zijn aan de huidige spaak. Mocht u naar aanleiding van onze reactie de behoefte hebben aan een toelichting dan kunt u contact opnemen met ….	
175	Rijkswaterstaat Midden-Nederland maakt in haar hoedanigheid van netwerkbeheerder en gebiedspartner graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op de ter inzage gelegde stukken m.b.t. het Mobiliteitsplan 2040. Ik combineer dat met een aantal opmerkingen die verband houden met de nieuwe concept Parkeervisie omdat ik parkeren als onlosmakelijk onderdeel van een succesvolle mobiliteitsstrategie zie. Om te beginnen wil ik u complimenteren met het goed gestructureerde document dat nu ter inzage is gelegd waar veel werk in is samengebracht. Uw gedrevenheid en tegelijkertijd worsteling om de stedelijke en mobiliteitstransitie niet passief, maar actief tegemoet te treden stralen er vanaf. Ik zie daarin ook zeker aanknopingspunten voor betere samenwerking. Tegelijkertijd constateer ik op het gebied van automobiliteit een mismatch tussen het landelijk beeld m.b.t. een blijvende rol voor de auto als onderdeel van het mobiliteitssysteem en uw stedelijke ambities dienaangaande. Hoezeer die ambities ook worden gewaardeerd vertalen die zich niet altijd in met het duurzaam functioneren van de Draaischijf Midden-Nederland congruente maatregelen. Graag ga ik, met inachtneming van wederzijdse verantwoordelijkheden en met respect voor ieders rol, het gesprek aan over zowel de verschillen als de overeenkomsten tussen onze visies en aanpak en hoe daarbij om te gaan met onzekerheden. Gericht op het optimaliseren van een gezamenlijk perspectief, waar ik zeker kansen voor zie, i.p.v. het maximaliseren van ieders eigen doelbereik. In zo'n overleg kunnen, wanneer u daar voor openstaat en mogelijk aangevuld met andere partijen, wat mij betreft in het verlengde van deze reactie (niet limitatief) o.a. de volgende onderwerpen worden besproken: • Rol auto en modellering mobiliteit incl. afstemming uitgangspunten en uitkomsten. • Functies en instrumentatie Ring-gebruik, in de tijd en naar type verkeer. • Integraal hubs-concept stad en regio i.r.t. parkeerbeleid en 'wiel met spaken'. • Monitoring ontwikkelingen i.r.t. brede doelen waaronder die voor Stad en Draaischijf.	Daar zijn we blij mee. Wij gaan graag op uw uitnodiging in en zijn daarover inmiddels in gesprek.

	In bovenstaande heb ik me beperkt tot een aantal hoofdlijnen die in de bijlage verder nader worden uitgewerkt, toegelicht en soms van voorbeelden worden voorzien. Ik beschouw het geheel als reactie op het Mobiliteitsplan 2040 c.a. Zoals aangegeven stel ik het op prijs om hierover door te praten alvorens een formele reactie in het kader van de procedure te mogen ontvangen. BIJLAGE: NADERE TOELICHTING REACTIE RWS-MN OP MOBILITEITRSPLAN 2040 C.A. Onderstaande toelichting is opgebouwd langs de volgende lijnen: Positionering RWS als rijksuitvoeringsorganisatie en daarbij relevante belangen. Waarover ben ik positief en tot welke kansen voor verdere samenwerking kan dit leiden. Welke onderwerpen roepen twijfel of vragen op en kunnen m.i. anders worden aangepakt. Hoe stel ik mij de betrokkenheid van RWS en meer sturing op samenhang voor. Ad 1) Positionering RWS als rijksuitvoeringsorganisatie en daarbij relevante belangen *Rol en ontwikkeling automobiliteit op verschillende schaalniveaus* Voor de provincie, regio en gemeente Utrecht zijn vanuit de positie van RWS als netwerkbeheerder twee factoren van groot belang bij het vooruitblikken naar en duiden van ontwikkelingen. Dat is op de eerste plaats de functie van wat “de draaischijf” is gaan heten, het stelsel van snelwegen en spoorlijnen dat (inter)nationale en regionale verplaatsingen tussen steden en landsdelen faciliteert en daarmee van grote betekenis is voor het economisch functioneren van de Randstad en ons land. Op de tweede plaats is de enorme verstedelijkingsopgave van belang waarmee Utrecht de komende decennia nog wordt geconfronteerd en de daarmee samenhangende groei in inwoners, arbeidsplaatsen, verplaatsingen en pendel. Deze functies en ontwikkelingen worden overigens ook door de gemeente in het Mobiliteitsplan 2040 onderkend. <u>Daar waar de gemeente Utrecht per saldo geen toename van de automobiliteit nastreeft binnen de Ring Utrecht, voorzie ik op RWS-areaal, maar annex daaraan ook voor het onderliggende wegennet, juist nog een forse groei.</u> Dit houdt o.a. verband met landelijke verwachtingen over de blijvende rol van de auto binnen het mobiliteitssysteem (Toekomstperspectief Automobiliteit 2040). Wat dit concreet gaat betekenen voor nieuwe beleidskeuzes en investeringsbeslissingen wordt momenteel onderzocht in een herijking van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)	We zien in onze analyse eveneens deze toename, maar die betreft ons inziens verkeer dat geen herkomst of bestemming in de gemeente Utrecht heeft. Wij hopen dat de ambities en aanpak die wij voorstellen m.b.t. het verkeer in, van en naar Utrecht ook gebruikt kan worden voor (een deel van) het zogenaamde ‘doorgaande’ verkeer, juist om de draaischijffunctie te ontlasten.

	2021. Rond het verstrijken van de nu lopende reactietermijn op uw Mobiliteitsplan 2040 zullen hiervan de eerste resultaten beschikbaar komen en met regiopartijen worden besproken. *Bereikbaarheidsproblematiek vandaag, morgen en overmorgen* U en ik werken beiden, samen met andere betrokken partijen, onder de vlag van U Ned aan grote groei- en kwaliteitsopgaven van deze regio. Het MIRT-onderzoek is daar een belangrijke pijler in. Het onlangs vastgestelde verstedelijkingsperspectief 'Utrecht Nabij' laat zien dat er in 2030, ook na uitvoering van de lopende infraprojecten, voor alle modaliteiten grote doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen zijn, vooral in de spitsperioden. Tot die tijd zal er ten gevolge van grote bouwactiviteiten in stad en regio en ook aan de infrastructuur waaronder de Ring Utrecht nog extra hinderproblematiek aanwezig zijn. Na die tijd ontstaan weer opnieuw problemen t.g.v. de twee eerder genoemde factoren (autonome ontwikkelingen die extra druk zetten op de draaischijffunctie en groei van de verstedelijking in stad en regio). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) verwacht dat de huidige Coronacrisis een vertraging in de groei van de automobiliteit tot gevolg heeft, maar ook dat op termijn weer teruggeveerd zal worden naar het pre-corona niveau. Ik constateer dat er nationaal en lokaal verschillende beelden bestaan over de omvang en oorzaak van deze problematiek en of, hoe en tot hoever deze moet worden opgelost. Dit heeft o.a. te maken met andere weging van ambities en realiteitszin wat zich vertaalt in de wijze waarop parameters in verkeers- en vervoermodellen worden ingesteld en resultaten worden gepresenteerd. Uitkomsten van berekeningen die aan het Mobiliteitsplan ten grondslag liggen zijn daarmee deels onvergelijkbaar met landelijke en regionale studies (bijv. in het kader van NMCA of U Ned). Resultaten worden door u vervolgens vooral op etmaalbasis i.p.v. tevens voor de spitsen en in bepaalde situaties statisch i.p.v. tevens dynamisch gepresenteerd. Ook specifieke informatie over de betekenis van ontwikkelingen en gewenste ingrepen in de stad voor de hogere orde wegennetten worden gemist. Door deze werkwijze blijft de feitelijke problematiek ook voor andere partijen onderbelicht. En dat terwijl investeringen in en exploitatie van netwerken en mobiliteitsmaatregelen nog wel sterk door deze spitsproblematiek en de effectiviteit daarvan voor de	De uitgangspunten voor onze modelberekeningen passen binnen de uitgangspunten die ook in landelijke en regionale modellen worden gebruikt. Wij hebben alleen voor het gemeentelijke areaal een actualisering van uitgangspunten toegepast, die passen binnen bijvoorbeeld de WLO-hoog scenario's die ook in U Ned verband worden gebruikt. Daarnaast is het belangrijk op te merken dat onze analyses primair gericht zijn om onze beleidskeuzes te onderbouwen en niet specifiek op het functioneren van het snelwegennet.

	nationale verbindingen worden bepaald en het rijk op (mede-)financiering wordt aangesproken. Door het ontbreken van gegevens en effecten alsmede motiveringen en onderbouwingen van de gevolgde werkwijze kan ik me niet zondermeer vinden in genoemde modelaanpassingen en resultaten. Dit gevoegd bij een aantal vragen verderop in deze bijlage maakt het voor RWS lastig om het Mobiliteitsplan 2040 goed te beoordelen. Als voorbeeld kan worden genoemd de 14 % minder motorvoertuigen op de Ring Utrecht volgens de flyer die als bijlage bij de raadbrief is gevoegd waarmee het Mobiliteitsplan aan de Raad is aangeboden. Die zou een gevolg zijn van de regionale propositie voor het Nationaal Groeifonds als effect van investeringen in lightrail en intercitystations. Ik heb op basis van mij ter beschikking staande prognoses geen herkenning met dat cijfer. *Interactie met ontwikkelingen in gebieden vraagt om samenwerking* Hoewel RWS een uitvoeringsorganisatie is op het gebied van de hoofdnetwerken van Nederland (hoofdwegen, vaarwegennet en watersysteem) is volstrekt duidelijk dat het functioneren van deze netwerken mede wordt bepaald door individuele en collectieve keuzes die door andere partijen zoals u worden gemaakt. Omgekeerd heeft de wijze waarop RWS die netwerken beheert en ontwikkelt weer invloed op de kwaliteit van en de ambities in gebieden waarin ze zijn gelegen of doorheen gaan. Het eerder aangehaalde Toekomstperspectief Automobiliteit maakt duidelijk dat het daarbij niet alleen om doorstroming, maar bijv. ook om veilig, schoon en ingepast in de omgeving gaat. Dit kan niet anders dan tot de conclusie leiden dat er een gezamenlijke rol ligt in het aanpakken van genoemde vraagstukken in de overtuiging dat dit kan leiden tot betere oplossingen dan los van elkaar.	Inmiddels zijn wij in gesprek om onze modelberekeningen toe te lichten, zodat u deze ook als nuttige inzichten voor het functioneren van de ring kunt gebruiken. De genoemde 14% minder motorvoertuigen op de ring is een cijfer dat aan de ochtendspits gerelateerd is. Wij hebben in het mobiliteitsplan om overzicht te kunnen bewaren alleen etmaalcijfers opgenomen. Dit ochtendspitscijfer komt uit de modelberekeningen voor het mobiliteitsplan. Wij lichten dit in een gesprek graag nader toe Hier zijn wij het mee eens.

	Ad 2) Waarover ben ik positief en tot welke kansen voor verdere samenwerking kan dit leiden *Sturing duurzame mobiliteit c.q. minder autogebruik* Ik onderschrijf de ambitie om te komen tot een duurzame mobiliteitstransitie, met name in hoogstedelijke gebieden waar de auto een onwelgevallige hoeveelheid ruimte inneemt en leefbaarheidsconsequenties heeft. Het is daarom begrijpelijk dat u de groei van het autogebruik wil beperken en ik juich dan ook van harte toe dat u daar op acteert. Het MIRT-onderzoek Utrecht Nabij geeft aanzetten voor het type maatregelen waar, niet alleen vanuit stedelijk, maar ook vanuit regionaal en landelijk perspectief, aan gedacht kan worden en wat de effecten daarvan kunnen zijn. Hoewel nog nadere verdiepende studies gaan plaatsvinden lijken op voorhand zeker ook maatregelen waarbij gemeenten een belangrijke rol spelen kansrijk. Denk aan een samenhangende benadering van parkeren bij herkomsten, bestemmingen en onderweg in combinatie met het bieden van goede alternatieven en het maken van afspraken met andere partijen zoals bedrijven die hier invloed op hebben. <u>Samenwerking tussen u en mij met andere stakeholders en het goed meenemen van de regio daarbij is dan echter cruciaal.</u> *P+R's en HWN-hubs differentiëren naar afstand en doelgroep* Uw streven naar het beter organiseren van multimodale ketens waaronder het realiseren van P+R-locaties ondersteun ik. Het 'parkeren op afstand' kan, mits voldoende gedifferentieerd, zowel een bijdrage leveren aan het aantrekkelijker en leefbaarder maken van de stad als aan het in beweging houden van de nationale draaischijf van wegen en spoorlijnen. Ik zie in het Mobiliteitsplan 2040 dat alle gesprekken die tot nu toe over dit onderwerp zijn gevoerd hun vruchten beginnen af te werpen. Het zou goed zijn gezamenlijk toe te werken naar een concept waarbij P+R's op de Ring in hoofdzaak een rol gaan vervullen voor bewoners van de stad. En waarin innovatieve hubs buiten de Ring gaan worden ontwikkeld met een meervoudige bediening (OV, fiets, andere mobiliteitsdiensten) om forenzen en bezoekers alternatieven te bieden voordat zij problemen gaan veroorzaken waar zowel u als ik last van hebben. Voor mij staat echter voorop dat het één niet zonder het ander kan en dat er ook in de tijd een evenwichtige ontwikkeling van alle vormen van hubs, flankerend	Wij delen graag onze inzichten en aanpak met de regionale samenwerkingspartners, b.v. in de U Ned samenwerking. Wij voorzien een stapsgewijze, gefaseerde ontwikkeling van het P+R-netwerk. Hierin kunnen de bestaande (o.a. Westraven) en op korte termijn geplande (Papendorp) transferia zich ook ontwikkelen qua gebruik. Beide transferia zullen op korte termijn nog een rol vervullen voor forenzen en bezoekers. Naar onze mening betreft dit autoverkeer dat toch al naar de stad komt en het snelwegennet en aansluitingen belast. Dit verkeer rijdt dan alleen niet meer verder de stad in. Een volgende stap is dat we dit verkeer faciliteren om al in de regio te parkeren en daarmee de snelwegring niet meer belasten. Daarvoor moeten deze P+R's in de regio eerst ontwikkeld worden. Daarmee

	parkeerbeleid, afspraken met bedrijven en het waar nodig bieden van alternatieven moet plaatsvinden. Voorkomen moet worden dat te veel vanuit één perspectief wordt gehandeld en bevorderd moet worden dat het beschreven concept gezamenlijk in regionaal verband wordt uitgewerkt en ook daadwerkelijk tot uitvoering komt. Als voorbeeld wil ik de door u voorziene hubs Westraven en Papendorp noemen. Eerstgenoemde is niet makkelijk te verenigen met de metropoolknoop als onderdeel van een potentiële grootstedelijke zuidelijke ontwikkelingsrichting. De tweede ligt buitengewoon ongelukkig tussen Knooppunt Oudenrijn en de mond van de landtunnel met bijbehorend doseervraagstuk. Het hier naar toe blijven geleiden van grote groepen forenzen of bezoekers is voor RWS daarom zeer ongewenst. Ik wil graag met u en andere partijen in de regio gelijktijdig toewerken naar de totstandkoming van hubs langs de naar Utrecht leidende wegencorridors die in functie en doelgroep complementair zijn aan die op de Ring en dus de druk op deze punten kunnen weghalen. *Wiel met spaken uitbouwen met Hoofdwegennet relaties* Het voorgestelde OV-concept 'wiel met spaken' is gebaseerd op Transit Oriented Development (TOD). Een concept dat verstedelijking en OV-aanbod dichter bij elkaar brengt. Dat is op zich goed, maar m.i. nog onvoldoende om tot een echt multimodaal mobiliteitssysteem te komen. De Grote U uit U Ned borduurt voort op dit principe door nieuwbouw vooral in de buurt van de stad, maar daarmee ook in de buurt van de Ring toe te voegen. Dat levert kansen op wanneer dat zowel nieuwe als bestaande bewoners en bedrijven tot een ander mobiliteitsgedrag aanzet. Maar het brengt tegelijkertijd ook risico's met zich mee omdat de nabije autosnelweg wel heel erg concurrerend kan zijn voor het OV. Dat laatste is overigens zeker het geval voor een locatie als Rijnenburg dat perifeer gelegen is. Het verdient m.i. aanbeveling om in algemene zin te onderzoeken of en hoe het 'wiel met spaken' concept ten dienste kan worden gesteld aan hubs langs wegencorridors om forenzen en bezoekers per auto vóór de Ring af te vangen en te laten overstappen. Onderdeel van een dergelijk onderzoek zou kunnen zijn dat ook wordt gekeken naar verschillende techniekkeuzes, bijv. in het verlengde van Bus Rapid Transit (BRT) waar ook landelijk naar wordt gekeken. Dit zou een flexibeler rechtstreekser bediening van stad en regio en een betere verwevenheid met het HWN mogelijk kunnen maken.	verkleurt de functie van de transferia aan de stadsrand naar parkeren op afstand voor voornamelijk bewoners. Wij werken graag mee om deze transitie zo snel mogelijk te realiseren. Uw aanbeveling is ook ons beeld over hoe het Wiel met Spaken zou moeten functioneren. Met het mobiliteitsplan maken we geen definitieve techniekkeuzes. Wel geven we aan waar het gelet op de reizigersaantallen voor de hand ligt om een systeemsprong te maken naar lightrail. Dit is nadrukkelijk onderdeel van vervolgonderzoek, zoals u dat ook benoemd. BRT kan een interessante invulling van delen van het Wiel met Spaken zijn. Zoals hierboven al gemeld komen de door ons gehanteerde uitgangspunten overeen met de actuele inzichten van de genoemde kennisinstituten en hebben wij vooral lokale

	Ad 3) Welke onderwerpen roepen twijfel of vragen op en kunnen m.i. anders worden aangepakt *Effecten verstedelijking, mobiliteitsgeleidende maatregelen en lokale ontwikkelingen/ingrepen* De eerder in deze reactie gemaakte opmerkingen over de wijze waarop modellen worden gevuld en gepresenteerd worden heel evident waar het gaat om de gevolgen van verstedelijking. In het kader van vooroverleg of procedures rond grote ontwikkelingen zoals de Merwedekanaalzone of het USP heb ik daar vraagtekens bij gezet. Deze vragen zijn nog niet naar volle tevredenheid beantwoord wat mede verband houdt met de inschatting van de effectiviteit van bepaalde mobiliteit geleidende maatregelen of ingrepen in het netwerk. Deze vragen worden alleen maar sterker wanneer richting 2040 weer nieuwe verstedelijking in beeld komt. Gelet op de gevolgen daarvan voor de nationale netwerken zullen de toe te passen prognosemodellen zoveel mogelijk gebaseerd moeten zijn op actuele inzichten van kennisinstituten zoals KiM, PBL en CPB en beter op elkaar afgestemd moeten worden dan nu het geval is. Ik begrijp dat niet alle effecten van mobiliteitsgeleidende maatregelen, zeker waar die nieuw en innovatief zijn en afhankelijk van draagvlak in de bevolking of de medewerking van het bedrijfsleven vooraf exact kunnen worden bepaald. Maar nu lijkt toch veelal de wens de vader van de gedachte te zijn. Het hanteren van een bandbreedte of het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse, zeker op de termijnen waar het hier om gaat, die rekening houden met boven genoemde onzekerheden is te prefereren boven het schetsen van één (wens-)beeld. Het gaat in deze reactie te ver om alle lokale voorstellen waar ik aarzelingen bij heb de revue te laten passeren, dus ik wil er als voorbeeld twee uitlichten. Een eerste betreft de gedachte om verkeer dat nu nog van de Europalaan gebruik maakt, o.a. richting Jaarbeurs (nu) en Beurskwartier (straks) gedeeltelijk anders te routeren om de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone mogelijk te maken. Dat betekent dat er een grotere hoeveelheid verkeer van andere aansluitingen zoals Nieuwegein op de A12 en Hooggelegen op de A2 gebruik gaat maken. Deze aansluitingen liggen op een	parameters verfijnd. In U Ned werken wij op dit moment aan een gezamenlijk voorstel om de prognosemodellen op elkaar af te stemmen. We realiseren ons goed dat deze onzekerheden er zijn. Daarom is de onderbouwing van het mobiliteitsplan vooral een indicatie dat het met de gepresenteerde aanpak mogelijk is 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 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. Deze maatregel is doorgerekend in het kader van het Mobiliteitsplan. Op basis van deze doorrekening op hoofdlijnen lijkt deze maatregel (als onderdeel van een totaalaanpak) niet tot nieuwe of grotere knelpunten te leiden op de A12, A2 en de nabijgelegen snelwegaansluitingen. 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 plan). Het netto-effect van alle maatregelen samen (de totale aanpak) is dat de Europalaan-zuid rustiger wordt dan in 2015. Of daadwerkelijk het extra autoverkeer op de nieuwe route door Papendorp en de aansluiting Papendorp op de A12 zonder extra maatregelen kan worden afgewikkeld, willen we graag samen met u verder 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

	gevoeliger positie, kunnen dit naar verwachting niet aan en brengen het risico van terugslag op essentiële onderdelen van de nationale netwerken met zich mee. Een tweede voorbeeld is de gedachte om knips aan te brengen in onderliggende wegennetten die momenteel deels voor de ontsluiting van het USP zorgdragen en tegelijkertijd grote parkeervoorzieningen aan de rand van dat gebied te realiseren die in rechtstreekse verbinding staan met het hoofdwegennet. Ook de gevolgen daarvan zijn nog onvoldoende bekend met soortgelijke risico's als genoemd bij het eerste voorbeeld. In beide gevallen wordt daarmee ook de effectiviteit van omvangrijke investeringen die zijn gedaan (Leidsche Rijn tunnel) of op stapel staan (Ring Utrecht) in gevaar gebracht. *Te eenzijdig op bewoners en nieuwbouw gericht parkeerbeleid* Het U Ned MIRT-onderzoek laat zien dat het gemeentelijk parkeerbeleid één van de krachtigste instrumenten is om het gebruik van de auto te beperken. Het beleid van de gemeente op dit punt is, met inachtneming van de door mij beschreven problematiek en de voorwaarden voor het ketenconcept, naar mijn mening momenteel nog te behoudend. Aanscherpingen worden vooral gekoppeld aan nieuwbouw van woningen (bijv. in de Merwedekanaalzone). De grootste	zien we dat de automobiliteit in, van en naar Zuidwest nauwelijks toeneemt ondanks de grote groei van het aantal woningen en banen. Er vindt dus een forse verschuiving in vervoerwijzekeuze plaats. De bedoeling van maatregelen zoals het weren van doorgaand verkeer in het USP is om de verkeersafwikkeling in het USP zodanig te beheersen dat er geen overbelasting van de aansluitingen op het snelwegennet meer plaatsvindt. Ons inziens wordt het risico van terugslag op het hoofdwegennet verkleind. Datzelfde geldt voor andere maatregelen zoals doseren. We beogen hiermee de verkeersafwikkeling op het stedelijk wegennet betrouwbaarder te maken, waardoor er minder risico is op terugslag op het hoofdwegennet. We erkennen dat in nadere analyses met b.v. dynamische modellen beter in beeld kan worden gebracht welke effecten die heeft op de verkeersafwikkeling. Echter zullen hierin ook landelijke en regionale maatregelen moeten worden betrokken om de gevolgen van de verwachte groei van het doorgaande verkeer te beheersen. Wij onderkennen de rol van effectief parkeerbeleid en zetten hier daarom met een aantal ambitieuze maatregelen op in. Het totaal aan maatregelen van onze aanpak leidt ertoe dat met name forenzen en bezoekers (die de drukte in de spits veroorzaken) hun parkeergedrag gaan aanpassen. Onze analyses wijzen uit dat in de belangrijkste kantoorgerelateerde werkgebieden en bij OV-knooppunten een forse verdichting kan plaatsvinden zonder toename van het parkeerareaal. Daarnaast zetten we in op een transformatie van het parkeerareaal in woonwijken met 0,5-1% per jaar, wat tot een reductie van 10-

	bereikbaarheidsproblematiek doet zich echter voor ten gevolge van de onevenwichtige woon-werk balans en het nog relatief hoge autogebruik in beide spitsen vanuit economisch perspectief (forensen, bezoekers, zakelijk verkeer). Ik ben me er van bewust dat dit lastig is omdat hier veel verworven rechten zijn in de vorm van parkeerplaatsen op eigen terrein waar de gemeente geen directe zeggenschap over heeft. Wel wordt de ambitie enigszins gemist om ook hiermee aan de slag te gaan door het gesprek met bedrijven aan te gaan en te durven zoeken naar innovatieve verandermogelijkheden. Wil je de autodruk echt verlagen, dan moeten het aantal parkeerplaatsen omlaag en de parkeertarieven omhoog. Met name dat eerste is van wezenlijk belang, want het beschikbaar zijn van parkeerplaatsen bepaalt dat mobilisten de reis aanvaarden en niet elders al overstappen op een beter bij de stad passende vervoerwijze in de verwachting die parkeerplaats te kunnen vinden. Dit is trouwens een vraagstuk dat regionaal opgepakt en afgestemd moet worden, bij U Ned weliswaar op de agenda staat, maar ook daar meer aandacht verdient. *Lokaal gebruik Ring i.r.t. nationale en regionale draaischijffunctie* Eén van de doelen van het Mobiliteitsplan 2040 is een goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt. De realisatie/uitvoering van het project Ring Utrecht is daarbij uitgangspunt. De gemeente gaat er hierbij van uit dat met dit project voldoende ruimte ontstaat om de Ring te kunnen gebruiken voor het naar buiten sturen van tot nu toe intern of gebiedsvreemd verkeer. Daarbij wordt verondersteld dat er op de Ring altijd enige mate van doorstroming zal bestaan. Uit diverse onderzoeken, waar de gemeente Utrecht intensief bij betrokken was, is gebleken dat de doorstroming van het verkeer op en rond de Ring, zeker aan de zuidwestzijde, maar mogelijk ook noordoostzijde van de stad, slecht is en blijft. Tijdens de voorgenomen realisatie van dat project richting 2030 heeft dat te maken met extra hinder door bouwactiviteiten. Na realisatie wordt dat veroorzaakt door de grote ontwikkelingen die in deze gebieden richting 2040 nog plaatsvinden die in het Tracébesluit nog niet waren voorzien. Het massaal gebruik van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen is ongewenst wanneer dit ten koste gaat van de nationale verbindingsfunctie. De kritiek van RWS op dit punt van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is niet nieuw. Op de voorganger van het voorliggende plan waren de twee belangrijkste	20% in 2040 kan leiden. Dit in combinatie met beleid op het mijden van de spits zou zelfs kunnen leiden tot een ontlasting van de spitsen, ondanks de groei van de stad. Het uitplaatsen van een deel van het parkeren naar P+R in de regio (dus voordat dit verkeer de snelwegring belast) is hier onderdeel van. Wij schatten in dat het verhogen van parkeertarieven minder effectief is, omdat de meeste forenzen gratis kunnen parkeren bij hun werk. De invoering van betaald parkeren in wijken waar dat nu nog niet is, is een maatregel die wij achter de hand hebben indien zich parkeeroverlast voordoet, maar dan moet daar voldoende draagvlak voor zijn onder bewoners. Net als voor verkeer dat van buiten naar Utrecht komt en vice versa willen we dat lokaal verkeer zoveel mogelijk via de Ring rijdt om gebiedsvreemd verkeer door de wijken zoveel mogelijk te voorkomen. Naar onze verwachting zal net als in de huidige situatie een deel van dit verkeer dat doen en een deel niet. Dit blijkt ook uit onze analyses. Zo is het logisch volgens de routeplanners dat verkeer uit het westen van Leidsche Rijn naar de oostkant van Utrecht via de snelweg rijdt en vv. Maar dit is niet anders dan in de huidige situatie. Een groter effect verwachten we van de inspanningen om verkeer dat van buiten de stad komt te verleiden om zo lang mogelijk op de ring te blijven en via een aansluiting en inprikker het dichtst bij de bestemming te rijden. In onze analyse neemt dit verkeer echter niet of nauwelijks toe tussen 2015 en 2040.

	opmerkingen al min of meer eensluidend. Te weten: het naar buiten drukken van intern autoverkeer naar de Ring toe en het onnodig lang gebruik maken van de Ring. Kom je bijvoorbeeld uit Amersfoort en je wilt naar het centrum van Utrecht dan is de route via A28, A27, A12 en A2 belastender voor de Ring dan het bieden van rechtstreekser toegang tot de stad. Eerder heb ik aangegeven oplossingen te zien die een weg uit deze impasse kunnen bieden. Van belang is verder nog dat de grootste problemen t.g.v. het gemeentelijk beleid zich zullen voordoen tijdens de spitsen. Als er, bijv. in de daluren, ruimte is op de Ring, kan eventueel ook intern verkeer daar gebruik van maken. *Doseren van en naar het Hoofdwegennet* De gemeente stelt in het Mobiliteitsplan 2040 voor om het verkeer op de naar de Ring toeleidende snelwegen te doseren om de Ring draaiend te houden. Daar zit al een zekere erkenning in van het feit dat de capaciteit van die Ring wel eens tekort zou kunnen schieten zoals ik in deze reactie heb betoogd. Tegelijkertijd zou dit betekenen dat je de lokale functie van de Ring belangrijker maakt t.o.v. de doorgaande en regionale verdeelfunctie. Door die dosering op de snelwegcorridors wordt namelijk ook veel verkeer getroffen waar het Hoofdwegennet juist een functie voor vervult. Op zich zou een dergelijke maatregel onderdeel kunnen zijn van een totaaloplossing. Dat betekent bijvoorbeeld koppeling aan het tegelijkertijd doseren van de toeritten vanuit de stad, Leidsche Rijn en USP, het invoeren van een restrictiever parkeerbeleid op huidige bestemmingen met een goed vervoersaanbod en aan het bieden van individuele (bijv. fiets), openbare (bijv. HOV), collectieve (bijv. vanpools) en private (bijv. MaaS) alternatieven vanaf die doseerpunten in combinatie met hubs vóór de Ring. <u>Het risico van alleen doseren aan de buitenkant van de Ring, zoals voorgesteld in dit Mobiliteitsplan 2040, is dat verkeer dan gaat uitwijken naar onderliggende wegen met alle gevolgen van dien voor andere wegbeheerders en bewoners in die gebieden.</u> <u>Dosering van de Ring is nu nog niet meer dan een idee. Vervolgonderzoek zal moeten uitwijzen of en hoe een dergelijk idee ook in de praktijk haalbaar is. Ik stel vast dat het niet uw bevoegdheid is om daar besluiten over te nemen, maar vind de gedachte interessant genoeg om, zoals gezegd als onderdeel van een veel bredere mobiliteitsstrategie waar U Ned aan werkt, iets om over door te praten.</u>	Wij erkennen dat dit alleen een mogelijke bijdrage kan leveren aan het oplossen van de verwachte, grote groei van het autoverkeer op de snelwegen rond Utrecht. En dat dit dan onderdeel moet zijn van een groter pakket aan maatregelen. Het mobiliteitsplan beschrijft wat de bijdrage van de gemeente Utrecht aan dat totaalpakket kan zijn. Dit is in eerste instantie het niet laten groeien van het autoverkeer in, van en naar de stad. Mogelijk kan deze aanpak een grotere impact in de regio krijgen. Daarom brengen we onze inzichten graag in bij de regionale samenwerking. Wij zouden een dergelijke doelstelling van harte ondersteunen.

	Ad 4) Hoe stel ik mij de betrokkenheid van RWS en meer sturing op samenhang voor *Corresponderende groeidoelstelling op cordon Ring overwegen* Om te voorkomen dat de groei van de stad en de in het Mobiliteitsplan neergelegde beleidskeuzes leiden tot afwenteling van problemen op het Hoofdwegennet overweeg ik om de groeidoelstelling van de stad binnen de Ring te spiegelen naar een doelstelling op het cordon van de Ring. Ik bedoel daarmee dat wanneer de gemeente er naar streeft om het autogebruik in de stad te stabiliseren het niet onlogisch zou zijn wanneer ik een soortgelijke doelstelling op het cordon van de Ring introduceer. Die zou dan betrekking kunnen hebben op alle autoverkeer dat de snelweg gebruikt om van en naar de stad binnen de Ring te gaan, mogelijk aan te vullen met verkeer dat via het onderliggend wegennet van en naar omliggende gebieden gaat. Vanzelfsprekend zullen beide doelstellingen dan in onderling overleg nog nader verbijzonderd moeten worden naar basisjaar en periodes van het jaar, de week of de dag waarop ze betrekking hebben. Graag verneem ik hoe u tegen zo'n gedachte aankijkt. *Monitoring daadwerkelijke ontwikkeling t.o.v. beleid* 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 m.i. 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 waar ik zelf vanuit de positie van RWS in deze reactie een voorzet voor heb gedaan. *Voortzetting constructief overleg tussen gemeente, RWS en in breder verband* RWS hoopt met deze reactie niet alleen als netwerkbeheerder, maar ook als mobiliteitspartner een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan het verder ontwikkelen van uw mobiliteitsbeleid. Ik kan me voorstellen dat dit aanleiding geeft voor een gesprek en sta daar voor open. Ook kan ik me voorstellen een dergelijk gesprek in een wat breder verband met Provincie en ProRail of in het Utrechts	Wij steunen het opzetten van een dergelijk, liefst multimodale monitoring op regionale doelen van harte en gaan hier graag het gesprek over aan. We stellen de gegevens uit de gemeentelijke monitor bij het Mobiliteitsplan hiervoor beschikbaar. Wij zijn u dankbaar voor uw reactie en inhoudelijke suggesties. We onderkennen dat zinvol is om de gesprekken die wij reeds gevoerd hebben in het kader van het Mobiliteitsplan te continueren om beter wederzijds begrip te krijgen voor onderzoek dat reeds is gedaan, dat aanvullende onderzoeken en analyses nodig zijn bij de verdere uitwerking van maatregelen. Hier willen we ons actief voor inzetten. Wij blijven graag meedoen aan deze gesprekken en zien de meerwaarde van een regionale aanpak en een regionale monitoring.

	Verkeers- en Vervoerberaad (UVVB) te laten plaatsvinden. Het zou goed zijn om in die gesprekken voorstellen zoals ik o.a. m.b.t. parkeerbeleid, HWN-hubs, vormgeving 'wiel met spaken' en monitoring in deze reactie heb gedaan verder te concretiseren. Bijsturen op basis van monitoring van daadwerkelijke ontwikkelingen en afwijkingen van ieders beleidsinzet zal daarbij een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.	
176	*De meegestuurde kaart bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Het wijkplatform Utrecht Noordwest reageert graag op de mobiliteitsplannen van de gemeente. We onderschrijven de reactie van "Het Wiel" op de planen Voor de zekerheid nemen we deze reactie mee in deze e-mail,(zie bijlage) Een wiel is rond Reactie van Burgerplatform en denktank 'Het Wiel' op het Mobiliteitsplan 2040 Utrecht groeit stevig, maar er is geen plaats voor extra autoverkeer en op dit moment ook nauwelijks voor fietsers. Daarom wordt ingezet op ontmoediging van autobezit, upgraden van het fiets- en OV-netwerk en stimuleren van bewegen te voet. Burgerplatform en denktank Het Wiel noemt het bemoedigend dat het gemeentebestuur nu voor het eerst niet meer uitgaat van autonome groei van het autoverkeer. We steunen de ambitie om een mobiliteitssprong én een schaalsprong te realiseren door meer lopen, meer fietsen, meer OV. En dat vraag ook om een stedelijke verdichtingsstrategie waar nabijheid (*de 15-minute city*) een sleutelbegrip is. Maar we hebben zorgen: 1. Noordwesten lijkt een blinde vlek: een Wiel is rond Het noordwesten lijkt een blinde vlek in de mobiliteitsvisie. Het Wiel met spaken moet worden rond gemaakt, zodat actuele en urgente mobiliteitsproblemen worden opgelost. 2. Netwerken moeten elkaar versterken, niet beconcurreren in de ruimte We maken ons zorgen dat de plannen voor de verschillende onvoldoende op elkaar aansluiten netwerken (voetganger, auto, fiets, lokaal OV en HOV) en elkaar nu al in de krappe ruimte beconcurreren, terwijl de stad nog sterk moet groeien. Het is evident dat er steviger keuzes en prioritering moet worden gemaakt.	Zie voor beantwoording van deze inspraakreactie de beantwoording van inspraakreactie 170.

	3. Knelpunten worden van binnen naar buiten niet consequent aangepakt Om de gepresenteerde visie en groei te realiseren is meer ambitie en meer lef nodig dan we nu terugzien in concrete projectvoorstellen voor bijvoorbeeld Westplein, Westelijke Stadsboulevard, de Noordelijke Randweg NRU. We maken ons daar grote zorgen over. Deze drie punten lichten we punt voor punt toe en concretiseren we in een concreet voorstel en een aantal toelichtende artikelen. Die artikelen zijn samenvattingen van het denkwerk van de verschillende bewonersgroepen die elkaar opvallend sterk aanvullen. We gaan graag in gesprek om samen de mobiliteitsvisie met ambitie en lef te realiseren. Ondertekend door de gezamenlijke belangengroepen vereniging in Burgerplatform en denktank 'Het Wiel', Ontwikkelgroep Lombok Centraal Platform West Ronduit Weg Centrum Verkeerswerkgroep Pijlsweerd Overvecht Wijkplatform NoordOost Zuilen Verkeerswerkgroep Ondiep 1. Noordwest lijkt een blinde vlek Noordwest, West en Overvecht (110.000 inwoners) herkent zich zeer in de geschetste problematiek, maar ziet een blinde vlek voor het noordwesten van Utrecht. De investering in mobiliteit op alle fronten blijft achter. Voorgenomen en geplande aanpassingen in de weginfrastructuur laten lang op zich wachten, echte fundamentele verbeteringen liggen niet in het verschiet. Mede omdat de ruimtelijke investeringen ook achterblijven. Zo hebben we een incompleet Wiel en dus onevenwichtige	

	voetganger-, auto-, fiets-, OV-systemen. Nota bene: het noordwesten betreft 50 procent van de stad binnen de ring. Noordwest heeft actuele, urgente mobiliteitsproblemen die veelal in het verleden zijn ontstaan, bijvoorbeeld met het verleggen van de aansluiting op de A2. Er zijn complexe dossiers als de Westelijke Stadsboulevard (WSB), de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de herinrichting van het Westplein die impact heeft op Noordwest. Die moeten op korte termijn aangepakt worden om het `Wiel te laten functioneren en de leefbaarheid op het gewenste niveau te krijgen. Een wiel is rond. Kijken we naar de aansluiting voor autoverkeer, en naar de nieuwe plannen voor (hoogwaardig) OV, dan constateren we dat het Wiel niet rond is. Het is gebroken en er missen spaken. Daardoor zijn verbeteringen in centrumgebied niet mogelijk (Zie verkeersstudie Noordwest), en kun je je ambities dus niet realiseren. Wetende dat met binnenstedelijke uitbreiding zal de druk alleen maar toenemen… *Als het Wiel consequent niet wordt rondgemaakt in het noordwesten, dan blijven de problemen bestaan. Maar erger: Verdere stedelijke ontwikkeling is dan minder goed mogelijk, en dat heeft uiteindelijk negatieve consequenties voor de kwaliteit van bijvoorbeeld Overvecht en Zuilen met een risico af te glijden. Zie toelichting 1: Het gebroken Wiel in het noordwesten* 2. Meer samenhang tussen de netwerken We maken ons grote zorgen over de samenhang tussen de schillen (van binnen naar buiten), en verschillende systemen (auto, OV, fiets, voetganger) die over elkaar heen liggen. • Er lijkt onvoldoende ruimte om alle netwerken over elkaar heen te leggen. In de plaatjes worden ze steeds losgetrokken, maar uiteindelijk gaat het over dezelfde ruimte. Met name de hoofdaders raken overvol met autoverkeer, hoogwaardig OV, fietsers en lokaal verkeer. Hoe kun je én de doorstroom verhogen, en veilige oversteekplaatsen over diezelfde weg realiseren? We vragen verdere detaillering om de haalbaarheid aan te tonen. *Voorbeeld. De WSB wordt (grotendeels) aangelegd met 2x1 rijstrook. De stops van de bussen regelt als het ware de dosering van het autoverkeer omdat auto's moeten wachten achter de bus als deze passagiers in- en uit laat stappen. Maar deze dosering*	

	geldt óók voor een HOV verbinding zolang er niet een vrijliggende busbaan is. Die dosering belemmert de snelheid en reistijd van de HOV. Voor échte HOV heb je een vrijliggende busbaan nodig. • Het terugdringen van autoverkeer door compartimentering de stad in en uit via de spaken van het Wiel heeft onverminderd prioriteit om binnenstedelijke capaciteit vrij te maken voor de fiets en OV (1). <u>We missen concrete voorstellen</u>, want alleen knippen op de Catharijnesingel en Ledig Erf is onvoldoende om dit doel te bereiken. Wij stellen voor om de hele buitenkant van de singelring als fietsstraat in te richten, met uitzondering van het stuk Paardenveld-Hoog Catharijne (noordelijke entree van de parkeergarage onder het Vredenburg). *Voorbeeld. We vinden dat de gemeente met betrekking tot de herinrichting van het Westplein (Zone A) op twee gedachten blijft hinken. Om bovengronds hogere kwaliteit en veilige oversteek van voetgangers en fietsers te krijgen conform de uitgangspunten van Zone A is een maximum aantal van 6.000 – 8.000 motorvoertuigen per etmaal de grens, en géén ongelijkvloerse kruising. Die zou juist meer verkeer genereren. Zie ook Toelichting x: Westplein* • We zien de intentie om fietsverkeer andere routes te laten nemen, maar er is vervolgens weinig concreetheid hoe het doorgaand fietsverkeer (op een natuurlijke wijze) geremd gaat worden om niet (meer) dwars door het oude centrum te fietsen. Is die ambitie realistisch? Met name omdat de assen door de Voorstraat, Bilstraat, Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat juist extra aantrekkelijk zijn gemaakt voor fietsers. • Kun je van één fietsnetwerk uitgaan, gegeven het feit dat dit al lang geen homogene groep meer is? De snelheidsverschillen variëren tussen stapvoets en 25 km/h of meer. We maken ons grote zorgen over de veiligheid. <u>We vragen verdere detaillering van het fietsnetwerk, een analyse van de benodigde vrije ruimte en de impact op de andere netwerken</u>. • In aanvulling daarop: waar snelfietsroutes aansluiten of samengaan met routes voor langzaam fietsverkeer zijn potentieel gevaarlijk, tenzij juist ingepast. Hier vragen we aandacht voor. • Het voetgangersnetwerk komt onvoldoende in beeld. Met name <u>tussen</u> de A-gebieden en rondom de OV knooppunten. Voldoende ruimte en veilige oversteken zijn randvoorwaardelijk om voetgangersverkeer te stimuleren. De huidige onveiligheid voor voetgangers aan centrumzijde van Utrecht CS laat de	

	urgentie hiervan zien. <u>We zien graag een meer gedetailleerde uitwerking van het voetgangersnetwerk voor de diverse zones, en de onderlinge aansluitingen.</u> *Naast het Wiel met spaken en het OV-wiel zijn er ook recreatieve wandel- en sportpaden nodig. Bijvoorbeeld door het aaneenrijgen van groenparken. Dit zijn niet altijd rechte snelle lijnen. Recreatieve lijnen gaan ook om de beleving tijdens de route. Dit is nog onvoldoende in kaart gebracht.* De knelpunten op basis van het Wiel van binnen naar buiten aanpakken Bovenstaande punten van zorg kunnen we concreter maken voor de verschillende delen van de stad. We denken dan van binnen naar buiten, zonder het totaalplaatje uit het oog te verliezen. Het oude centrum Het oude centrum van de stad (binnen de singel) moet een grote aantrekkingskracht houden voor wonen, werken, bezoek aan stedelijke voorzieningen en recreëren. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan: 1. Bereikbaarheid 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. Een suggestie van bewoners van het centrum is om het centrum in zijn geheel tot 'woonerf' te bestempelen. We staan achter deze suggestie. 2. De grote en vooral tijdens de spits problematische fietsstromen dwars door het historische stadscentrum moeten worden vermeden; mede door de toenemende complexiteit van fietsverkeer (e-fietsen, snelfietsen, bakfietsen). We hebben grote twijfels bij de haalbaarheid om fietsverkeer om het centrum te leiden. Die plannen moeten beter uitgewerkt worden. En wat is plan B? 3. Ook het doorgaande OV zorgt voor knelpunten en wordt in onze ogen niet voldoende consequent 'om' de historische binnenstad heen geleid. Ook hier zo het Wiel uit als uitgangspunt kunnen dienen. Doorgaande OV-verbindingen alleen nog via de spaken en de buitenring. Als Utrecht werkelijk een metropool wil zijn, waarom dan toch geen hoogwaardige tramverbinding op de huidige busbaan door het centrum heen? 4. Waar blijven de nieuwe concepten voor de bevoorrading van winkels en bedrijven met kleinere, schone voertuigen, die er technisch en economisch allang zijn? Maar ook: Hoe gaan we om met pakketbezorging aan huis. Moeten we niet inzetten op lokale afhaalpunten en alleen diegenen die moeilijk ter been zijn bezorgen?	

	Voorbeeld. Het centrumgebied rond de Weerdsluis is een monumentaal stadsgezicht dat het verdient zich te ontwikkelen tot de Poort van Noord. Een voetgangersgebied pur sang dat een relatie heeft met de Oudenoord, Kaatstraat en Votulast-as. Maar waar ook fietsers 'om de noord' worden ingepland. Hoe werken die netwerken samen? Zie ook Toelichting X: Noordelijk Poortgebied Wijken in het nieuwe centrum (A-Zone) De oudere 19de eeuwse woonwijken (zoals Lombok, Pijlsweerd, Vogelenbuurt, Wittevrouwen), die als een ring om de historische binnenstad liggen, worden onderdeel van het centrumgebied en flinke delen zijn als Zone A aangemerkt. Dat biedt geweldige kansen voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan: 1. De doorgaande verbindingen voor auto, OV en fiets zetten de principes van Zone A onder druk. Doorgaand autoverkeer moet verder teruggedrongen worden. Doorgaand fietsverkeer en (hoogwaardig) OV-assen moeten met neer zorg worden aangewezen, ingepast en uitgevoerd. 2. Hier liggen grote uitdagingen, waarvoor door bewonersgroepen in samenspraak met de gemeente al verschillende plannen zijn uitgewerkt, en soms ook al in de gemeente plannen zijn opgenomen. Maar de uitvoering blijft achterwege, omdat alles met alles samenhangt. Wij onderschrijven dat en pleiten er dan ook voor om elke ingrijpende maatregelen hier, zoals een knip op de Monicabrug of het knijpen van verkeer op het Westplein, samen te laten gaan met aanpassingen in de weginfrastructuur op plekken waar de verkeersintensiteit dan kan toenemen, zoals op de WSB. Ons principe blijft: geen waterbedeffect! 3. We missen daarom concrete ideeën om bewoners van deze bestaande wijken te verleiden naar ander gedrag, met aantrekkelijke alternatieven en wellicht financiële prikkels? 4. We missen ook 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. We doen suggesties voor oplossing in een bijlage bij deze reactie. Uitlegwijken/aanpalende stadscentra (B-Zone) Om de stad liggen stedelijke gebieden met eigen centra die middels OV verbonden zijn met elkaar en met de stad. In de vervoersmix kent de auto een groter aandeel dan in Zone A. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan: 1. De aansluiting op (hoogwaardig) OV via de spaken, maar ook voor onderlinge bereikbaarheid van Overvecht, Zuilen en Oog in Al via het Wiel, is nu onvoldoende in de visie opgenomen. We vragen dat verder uit te werken. 2. 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 ongelijkvoers kruisingen), en te komen met een visie voor extra ventiel in Noordwest. 3. 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). Leidsche Rijn en toekomstige stadswijken Een groot deel van de verkeersproblematiek in Noordwest is een direct gevolg van de bouw van Leidsche Rijn. de noordwestelijke spaak is uit het Wiel gehaald, zonder te zorgen voor een voldoende functionerend alternatief. Daarnaast leveren de 70.000 inwoners grote extra verkeersstromen op van en naar de oude stad. Die lopen door Noordwest en West, met name door en langs Oog in Al, Welgelegen, Schepenbuurt, Zuilen, Lombok. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het Mobiliteitsplan, mede in relatie tot stedelijke ontwikkeling: 1. De verdere ontwikkeling van omliggende en toekomstige stadswijken zal leiden tot extra verkeersdrukte. Zowel auto , OV als fiets. Die extra verkeerdruk kan	

	Noordwest alleen opvangen als er geïnvesteerd wordt in infrastructuur in ons deel van de stad. 2. De stedelijke uitbreidingen aan de zuid- en zuidwestkant gaan gepaard met uitgebreide OV plannen en investeringen. Maar we missen de aansluiting op de OV-infrastructuur van Noordwest via het Wiel. *Voorbeeld: Het huidige ontwerp van de WSB op dit moment mist een 'OV-corridor'. Over de OV-as van station Overvecht kan ik een buslijn (HOV) van Overvecht naar Zuilen door naar Leidsche Rijn station lopen. Dat is de enige mogelijkheid is om west aan noordoost te verbinden.* Knelpunten en voorstellen in detail Tenslotte gaan we in op de maatregelen voor de korte en lange termijn, zoals de gemeenteplannen voorzien en waar wij het anders zien en net een stapje verder willen zetten. De ambitieuze plannen voor de stad van de toekomst met de noodzakelijke schaalsprong, moeten niet de korte termijnverbeteringen in het mobiliteitssysteem gaan overschaduwen. Hierbij roepen we de gemeente dan ook op prioriteit te geven aan stappen met betrekking tot het realiseren van de beoogde kwaliteitsslag aan de westkant van de stad.	
177	Bij deze wil graag als privé - persoon reageren op het mobiliteitsplan 2040. Ik reageer, omdat ik veel in de stad fiets, en de drukke route langs het Vredenburg nogal eens ontwijk. Met name over de plannen voor de bruggen over het Merwedekanaal wil ik mijn visie geven. Ik pleit voor aanpassingen aan de bestaande bruggen, en niet om nieuwe bruggen te bouwen. Daar zijn een aantal redenen voor : 1. De nieuwe bruggen bedreigen het woongenot nogal ernstig voor de bewoners van Rivierenwijk en woonbootbewoners en het kost de nodige woonplekken op het water. De bruggen doorkruisen de mooie groenstrook aan het Merwedeplantsoen. De aanlanding van de bruggen stoort het woongenot van Rivierwijkers en woonbootbewoners ook, omdat er het nodige verkeer over zal gaan. Ook scooters ? Dat zou helemaal vervelend zijn.	Zie voor beantwoording van deze inspraakreactie paragraaf 2.6.6.4 in de Nota van Beantwoording.

	2. De vele roeiers in Utrecht krijgen nog meer obstakels op hun vaarweg, terwijl ze nu al klagen over de beperkte ruimte om goed te roeien. 3. De varende schepen in de historische haven kunnen nog moeilijker de stad in en uit komen. Ook zij hebben al genoeg klachten over de mogelijkheden uit te varen i.v.m. bruggen en de sluis. 4. De Rivierwijkers zijn terecht bang dat er geparkeerd gaat worden in hun wijk door bewoners van de autoluwe Merwedekanaalzone, als er veel bruggen gebouwd gaan worden. 5.Hoe meer bruggen, hoe meer knelpunten in de aansluiting op de wegen naar de Binnenstad. 6. Ik pleit ervoor om niet het maximaal aantal van 12.000 woningen te bouwen, omdat de druk op die kant van de stad te groot wordt. 7. Er komen inderdaad toch wel veel mensen erbij in vergelijking met de huidige situatie. Dus ik kan me slechts op 1 plek een extra fiets/voetbrug voorstellen : de brug die aansluit op de Waalstraat. Als nadeel heeft die plek ,dat die niet in het midden tussen de bestaande bruggen ligt. Hij sluit echter wel perfect aan op de route naar Hoograven en de Binnenstad, en daar willen de meeste mensen toch naar toe. Graag krijg ik reactie van u op mijn visie. Op welke termijn kan ik die verwachten ?	
178	Wij zijn Utrecht Noord Oost. We zijn een wijk met veel verschillen. Wij willen een inclusieve wijk zijn. We willen graag meer culturen in onze buurt, niet per se meer mensen. Stedelijke verdichting willen we niet. En dat hoeft ook niet. Maar als er toch gebouwd wordt dan willen we dat van alle kanten bekijken. Stedelijke verdichting, de vraag of dit mogelijk is. Mensen gaan op een relatief kleine plek wonen, werken en recreëren. Het is de vraag of mensen dat werkelijk wel willen, in zo'n beperkte omgeving alles doen. Daarbij is het ook wel heel ambitieus. Er zullen wel werkgevers bereid zijn om te verhuizen, maar in de regel is het heel erg moeilijk om werk te vinden en al helemaal in de directe omgeving. In de plannen staat dat de projectontwikkelaars een grote rol (lees: macht) krijgen in de ontwikkeling van de omgeving (het inrichten van de openbare ruimtes). De	

	ervaring bij de Gaard heeft geleerd dat daar of heel goed toezicht op gehouden dient te worden of meegekeken dient te worden door de Gemeente. In de regel hebben de projectontwikkelaars hele andere prioriteiten en zo gaan de plannen een eigen leven leiden De leefbaarheid van de bewoners wordt secundair en komt in het geding. Zelfs als er randvoorwaarden en afspraken worden gemaakt, houdt men zich daar vaak niet aan en is het heel moeilijk om deze nageleefd te krijgen. Om de leefbaarheid van de wijken in de gaten te houden moet de Gemeente deze taak niet uit handen geven! We zijn een wijk met veel verschillen. Laten we er twee buurten uitlichten: Wittevrouwen is een dichtbebouwde buurt. Veel voetpaden zijn niet toegankelijk omdat ze vol staan met fietsen. Moeders en vaders met kinderwagens en ouderen met rollators moeten daarom over de weg, wat niet veilig is. Wij zijn daarom voor het plan om het autoverbruik in de wijk te verminderen. Daardoor komen er parkeerplekken vrij die gebruikt kunnen worden als fietsparkeerplek of voor het planten van een boom. Door het planten van meer bomen wordt de leefomgeving beter en daalt de temperatuur in de wijk in de zomer. Dat is ook wat de groenambassadeurs van het Wijkplatform NO willen. Tuindorp, een buurt met veel ruimte. Die ruimte willen we graag houden. We kunnen ons best voorstellen dat daar met jaloerse blik naar gekeken wordt. We houden van auto's, velen zijn daar ook afhankelijk van en respect voor jullie pogingen het autogebruik te veranderen maar we verwachten niet dat daar veel verandering in zal komen. Zoals gezegd we houden van auto's, maar we houden ook van fietsen. We steunen dan ook van harte het plan om meer met en voor de fiets te doen. We zien echter dat in de plannen de auto's er bekaaid vanaf komen. Hoewel de meningen verdeeld zijn: hier mag best meer aandacht (geld) aan worden besteed. Te veel ligt dus naar onze mening de aandacht op reductie autoverkeer maar nogmaals, voor grote delen van onze wijk is dat niet nodig. Tegelijk weten we dat de hoeveelheid auto's voor anderen een probleem (kan) vormen. Door onze wijk loopt de Kardinaal de Jong weg (KdJw), een onderdeel van de binnenring van Utrecht. Deze wordt op termijn omgevormd tot stadsboulevard. Het is leuk bedacht maar het blijft een mooi woord voor een verschrikkelijke autobaan. Zoals de weg onze buurt fysiek scheidt, zo scheidt het ook onze mening hierover: de diversiteit maakt het lastig om een eenduidige visie neer te leggen. Zo vindt de één:	De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en stelt hieraan altijd eisen, ook al is er een private partij die aanpassingen uitvoert in de openbare ruimte.

	In de plannen wordt gesuggereerd dat een éénbaansweg (met behoud van 2-richtingsverkeer) mogelijk is maar wij twijfelen daar sterk aan. Er zijn immers al zoveel plannen voor meer woningen (Winklerlaan , Tuindorp-Oost, Voordorp, bij het kinderdagverblijf, hoek KdJw en er zijn ook plannen voor een nieuw winkelcentrum aan de Jan van Galenstraat, zijstraat van de KdJw). Is er rekening gehouden met de toename van het aantal bewoners en bezoekers van de wijk? Zijn er hier wel berekeningen voor gemaakt? In het plan wordt de frequentie van het thuiswerken door de Corona situatie als uitgangspunt genomen. Dat is niet reëel. We gaan na deze crises ervan uit dat mensen ongeveer 2 dagen in de week thuis gaan werken maar niet meer dan dat. Veel mensen vinden het thuiswerken zeker geen ideale situatie. Voor corona stond de KdJw vast tijdens de spits. Nu is het minder druk, maar er gaan nog steeds veel mensen met de auto naar het werk, ondanks dat het sterk wordt afgeraden en zodra de corona beperkingen voorbij zijn zal de drukte weer toenemen. Daarnaast zijn er meer auto's verkocht door corona, dus zal het verkeer weer toenemen. Is er onderzocht hoe de uitstoot van uitlaatgassen verbetert als er straks files ontstaan door de versmalling? Nogmaals we twijfelen aan zo'n éénbaansweg en zien de bestaande tweebaansweg dan ook liever ter plaatse onder de grond. Zo vindt de ander: Laten we de plannen steunen. Al het geld dat de gemeente bij elkaar kan krijgen moet in de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) gestopt worden om daar een voor iedereen aanvaardbare oplossing te realiseren. Het geplande geld voor de ombouw van de KdJw is al naar de NRU gegaan, dus verdiepen van de KdJw vinden we niet realistisch, overigens alleen maar zinvol als meer dan 60% autoverkeer doorgaand verkeer zou zijn, maar helaas is dat naar schatting maar een kwart (behalve bij grote filevorming op de NRU, maar dat gaan we dus eerst oplossen). Wat het plan duur maakt is dat onder de rijbaan het nieuwe hoofdriool van heel Utrecht-Oost naar de rioolwaterzuivering in Overvecht ligt. Er wordt een kans gezien bij het bouwen van het nieuwe winkelcentrum aan de Jan van Galenstraat. Als daar een parkeergarage komt, dan kunnen bewoners van de wijk Wittevrouwen hun auto daar parkeren en op de fiets verder naar hun huis in de wijk gaan. Daardoor komen er meer parkeerplekken	Ja, hiermee wordt rekening gehouden in berekening. We constateren wel dat deze toename in verhouding tot andere wijken beperkt is. In de berekeningen is daarom uitgegaan met gemiddeld 1 dag per week meer thuiswerken dan voor Corona, en dan alleen voor kantoorachtige werkgelegenheid. De totale aanpak in het Mobiliteitsplan zorgt voor een zodanige reductie van het autoverkeer op de Kardinaal de Jongweg dat versmalling tot 1 rijstrook per richting mogelijk moet zijn, vooral bedoeld voor verkeer naar de omliggende wijken. Een ondergrondse variant zou alleen maar meer doorgaand verkeer aantrekken. De totale aanpak in het Mobiliteitsplan zorgt voor een zodanige reductie van het autoverkeer op de Kardinaal de Jongweg dat versmalling tot 1 rijstrook per richting mogelijk moet zijn, vooral

	vrij, die weer gebruikt kunnen worden als fietsparkeerplek of voor het planten van een boom. Hoe dan ook: We maken ons zorgen over sluipverkeer als de boulevard in die vorm doorgang vindt. Nu al is het Oost West sluipverkeer de oorzaak van de problemen in de Koekoekstraat bv. We willen dat er rekening gehouden wordt met de vele scholen, winkelcentra en zorginstellingen in de wijk en de risico's die het voor de gebruikers van deze locaties meebrengen. We constateren dat er een forse toename van pakketbezorgers is in alle wijken en de voorspelling is dat een groot deel van de mensen online blijft bestellen. De pakketbezorgers ervaren nu al agressie van automobilisten, met het sluipverkeer wat er gaat ontstaan zal dit alleen maar erger worden. Vracht bakfietsen: Graag! Hoe minder zware vervoermiddelen hoe beter. In dit verband: om de pakketbezorging/het goederenvervoer in de wijk te verminderen zou het zou goed zijn als er meer servicepunten in de wijken komen waar mensen hun pakketje kunnen ophalen. Bezorging in de wijk wordt dan alleen nog maar gedaan met kleinere busjes voor mensen die slecht ter been zijn of voor spullen die te groot of te zwaar zijn voor het servicepunt. Vaak worden de juiste effecten pas bereikt in het juiste detail van de uitvoering van de maatregelen. We willen de vormgeving van de hoofdfietsroutes dan ook door de wijk wat beter uitgewerkt zien en dat geldt niet alleen hiervoor. Wat betreft het verminderen van het thuiswerken na Corona: door minder gebruik te maken van de spitstijden zal het verkeer in de wijk en op de snelwegen verminderen. Dat moet gestimuleerd en ondersteund worden door de werkgevers (zoals het UMC, de Universiteit Utrecht, de Hogeschool Utrecht en het RIVM). We vragen de gemeente daarin een rol te nemen. Voorzichtig zeggen we dat we een tram in onze buurt in de toekomst niet nodig vinden. Aandachtspunt hoort te zijn dat het OV niet altijd makkelijk lopend bereikbaar is. Vervoer over water wordt niet genoemd: waarom geen boot taxi of lijndiensten over het water?	bedoeld voor verkeer naar de omliggende wijken. Een ondergrondse variant zou alleen maar meer doorgaand verkeer aantrekken. Met behulp van dynamisch verkeersmanagement (o.a. doseren) voorkomen we sluipverkeer. Dit is onderdeel van de aanpak voor slimme, duurzame logistiek, maar moet nog wel verder uitgewerkt worden met de logistiek sector. Uitwerking vindt in uitvoeringsprogramma's plaats. Dit is onderdeel van onze aanpak. Vervoer over water is binnenstedelijk in de Utrechtse situatie niet interessant omdat dit niet snel genoeg kan zijn. Het is dus geen alternatief voor fiets, OV of auto. Voor vrachtvervoer wel, omdat dit minder tijdgevoelig is. Tangentiele verbindingen zullen veelal via het OV-Wiel gaan plaatsvinden. Daarnaast blijven er via het Basisnet ook verbindingen tussen wijken bestaan. Zie de beantwoording van die betreffende inspraakreacties.

	De opheffing van lijn 10/20 is een doorn in ons oog, de ringlijn wordt node gemist en dus graag weer een ringlijn voor het OV. Graag aandacht voor de probleemgebieden in onze wijk: Blauwkapelse weg, de inprikker van NoordOost, let op het comité, zij reageren separaat op de plannen. De Gaard, i.v.m. omdraaien rijroute. Koekoekstraat, let op het comité, zij reageren separaat op de plannen. Weerdsingel OZ, we adviseren de gemeente het plaveisel niet te wijzigen, conform de wens van de bewoners, maar de straat wel als fietsstraat te verheffen en de auto's in beide richtingen te gast te laten zijn. Toevoegingen (punten die vermeldenswaardig zijn, maar niet geaccordeerd konden worden door het voltallig platform, i.v.m. het geven van een tijdige reactie) : Graag nieuwe berekeningen maken of verstrekken van de verwachte verhoogde verkeersdrukte door de diverse nieuwe bebouwingen van de KdJw. En graag een nieuwe indicatie geven van de milieudruk (die verhoogd wordt, dan wel verlaagd wordt (i.v.m. het verwachte grotere aandeel elektrische auto's).	Milieuberekeningen zijn in het kader van het Mobiliteitsplan niet gemaakt. Er is een grote onzekerheid over het aandeel elektrische auto's in 2040. In de figuur op pagina 160 in het mobiliteitsplan is aangegeven dat het autoverkeer op de Kardinaal de Jongweg in 2040 lager zal zijn dan in 2015. Indien de gemeente een project start om de Kardinaal de Jongweg te transformeren naar Stadsboulevard, dan zullen via dat project nauwkeurige berekeningen worden gemaakt.
179	Ik kan het geheel van uw voorstellen niet overzien, maar de geest van duurzaamheid, en de wens vooral voetgangers en fietsers ruim baan te geven, spreken mij aan. Geïnspireerd door het boek *Het recht van de snelste*, en door mijn man die altijd zegt "Je kun overal gaan maar nergens staan", doe ik wat aanvullende voorstellen om de leefbaarheid te vergroten. Wij wonen in Tuindorp, dus de adviezen gaan vooral over die wijk, maar gelden wellicht voor alle vooroorlogse wijken in iedere stad, wijken die niet berekend zijn op de hedendaagse automobiliteit. In een boek over de geschiedenis van Tuindorp lazen wij zelfs dat de ontwerpers van de wijk destijds verklaarden dat het parkeren van auto's hier uitdrukkelijk niet de bedoeling was. De huidige situatie is dat er in veel straten op het trottoir wordt geparkeerd, dat er tot vlak op een hoek wordt geparkeerd, en dat de auto's steeds hoger, breder en langer worden. Het straatbeeld wordt bijna overal volkomen gedomineerd door auto's. Hier en daar geldt dat zelfs voor het Tuinbeeld. Tuindorp is zijn naam niet meer waard.	

	Deze toestand gaat ten koste van de begaanbaarheid van trottoirs, ten koste van veiligheid, kortom ten koste van leefbaarheid. De buitenruimte is grotendeels opgeofferd aan de drang om snel ergens anders te zijn. Dit laatste wordt op deze manier ook het enige wat je nog wilt zodra je je huis verlaat. Daarom volgt hier een aantal wensen c.q. adviezen in aanvulling op uw plannen. 1. Stel duidelijke en strenge beperkingen aan het aantal parkeerplaatsen: wees zuinig op mooie plekjes en voorkom (met paaltjes of wat dan ook) dat daar geparkeerd wordt, bijv. langs het Willem de Zwijgerplantsoen, en op de kop van het plantsoen aan de Adolf Mayerlaan, langs de waterkant van de Sprenger- en Fuchslaan. Elders bijv. langs het Wilhelminapark op de Koningslaan. Koester het openbare groen, zodat je niet langs auto's hoeft te wurmen om er te komen. En zodat het aanwezige groen onbelemmerd zichtbaar is. * Om het parkeren op de stoep te voorkomen: in straten waar dat gebeurt, zou het parkeren tot één kant van de straat beperkt moeten blijven. * Geef slechts één parkeervergunning per adres af. Bewoners van Tuindorp zitten qua OV op eerste rang. Er is Greenwheels, er is SnappCar enz. * Auto's worden steeds hoger en breder. Dit leidt tot onveilige situaties, want je kunt er niet meer overheen kijken en ze domineren het straatbeeld veel te veel. Mijn voorstel: geef geen parkeervergunning meer af (in bepaalde wijken, waar auto's op de openbare weg geparkeerd staan) voor auto's boven een bepaalde hoogte en breedte. * Toen ik dit laatste punt inbracht op de inspraakavond van 18 januari, kwamen er twee reacties waaruit bleek dat een toelichting nodig is: > Het gaat me niet om de rijstijl. Wellicht wordt er in die grote bakken heel rustig en oplettend gereden. Het gaat puur om het feit dat ze er staan. Dit doet al veel met de wijk: je kunt er niet overheen kijken, wat niet alleen akelig is maar het vergroot ook de onveiligheid. (Ik moest onlangs ineens keihard remmen voor een meisje dat	In het mobiliteitsplan is aangegeven dat we streven naar een reductie van het parkeerareaal in woonstraten van 0,5-1% per jaar. In overleg met bewoners kijken we dan wat mogelijk is. In de parkeervisie en onderliggende nota's heeft de gemeente hiervoor spelregels vastgelegd. Het aantal vergunningen per woning kan worden beperkt indien de parkeersituatie daarvoor aanleiding geeft. Deze suggestie lijkt ons juridisch niet uitvoerbaar.

	tussen twee "bakbeesten" door ineens de straat op schoot, we konden elkaar niet eerder zien). Ze nemen exorbitant veel ruimte in. > Een stadsgenoot vond het een goed idee van mij, maar wilde het ombuigen, namelijk naar het voorstel dat grotere, zwaardere auto's meer parkeergeld zouden moeten betalen. Dat lijkt mij geen goed idee. Betalen voor omvang en/of gewicht wordt al via wegenbelasting geregeld, en het zou de eigenaar van zo'n grote auto des te meer het gevoel kunnen geven"ik betaal er dik voor dus... mag ik hier ook staan met mijn dikke bak". Zo'n regeling zou de ongelijkheid vergroten. * Zorg dat er niet binnen 5 meter van een hoek geparkeerd kan worden, of ga actief handhaven op die verkeersregel. Dat kan geld opleveren! * Elektrische auto's zijn in zekere zin een stap voorwaarts, maar geven de gebruikers het idee dat ze goed bezig zijn, en dat kan leiden tot compensatiegedrag. Als mensen "groen" willen rijden, laat hun elektrische auto dan ook zo klein mogelijk zijn. Ik heb hier geen concreet voorstel voor, maar erger me wel aan deze gesubsidieerde doekjes voor het bloeden, die verworden tot een soort statussymbool. * Zorg dat een tuin een tuin blijft. Omheiningen mogen niet te hoog zijn, en dat is prima; maar als het om het mooi gaat, valt er meer winst te behalen door voortuinen autovrij te houden. Tuindorp is niet alleen maar een Achtertuindorp! Ik hoop dat u deze aanbevelingen kunt en wilt meenemen in uw plannen!	Dank u voor deze suggestie. Hiervoor is een omgevingsvergunning nodig.
180	Hierbij tegen ik bezwaar aan tegen de huidige plannen die betrekking hebben op de herinrichting en autoluw maken van de omgeving Ledig Erf. Enige weken geleden ontvingen wij een flyer van de gemeente waarin de herinrichtingsplannen en het autoluw maken van dit gebied werden gepresenteerd. Uit de informatie blijkt dat géén rekening is/wordt gehouden met de gevolgen van deze plannen voor de leefbaarheid en veiligheid op de route Briljantlaan – W.A. Vultostraat – Constant Erzeijstraat. In geen van de varianten wordt gesproken over de werkelijke gevolgen m.b.t. verkeersdruk. De genoemde percentages zeggen de mensen niet zo veel.	Op hoofdlijnen is de beantwoording terug te vinden in paragraaf 2.13 Binnenstad en Zuidpoort. Zie ook de beantwoording op inspraakreactie 27.

	Graag breng ik in herinnering dat eind jaren ‘90 deze discussie ook al speelde. Ook toen al (en nu nog steeds) maken gemiddeld meer dan 10.000 voertuigen (auto’s en vrachtverkeer, bussen, hulpdiensten) per dag gebruik van de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat (gemeten over een periode van 12 uur!). Eveneens toen (en nu nog steeds) worden de wettelijke uitstootnormen overschreden door uitlaatgassen (stoffen als stikstofdioxide, stikstofoxiden, koolmonoxide, zwarte rook, benzeen, zwaveloxiden, ozon en VOS), zoals gemeten door het meetstation in de C. Erzeijstraat. Blijkbaar spelen hier andere belangen dan de gezondheid en veiligheid van bewoners. In de flyer wordt gesproken over 6 mogelijke varianten voor de (her)inrichting van het verkeer omgeving Ledig Erf. Hierbij kan de toename zelfs oplopen tot 40% (dus 4000 voertuigen per etmaal extra!) meer verkeer op de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat. Met daarbij de vraag of het afsluiten van de Jutfaseweg, zoals summier vermeld op de flyer bij variant 1 (geldend voor alle varianten; “auto’s niet meer mogen afslaan van de Jutfaseweg naar de Vondellaan en andersom”), überhaupt is meegenomen bij deze voorspelde toename van verkeersdrukte op de route Briljantlaan – C.Erzeijstraat. Reeds in 1998 was berekend dat afsluiting van de Jutfaseweg voor een forse toename van verkeer zou zorgen op o.a. de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat. Het blijft overigens vreemd dat de Jutfaseweg niet gezien wordt als in- en uitvalsroute terwijl daar significant minder mensen wonen dan langs het traject Briljantlaan – C. Erzeijstraat. In zijn algemeenheid zijn wij van mening dat de plannen tekortschieten en dat niet alleen naar de omgeving Ledig Erf wordt gekeken maar ook naar de omliggende / aangrenzende wijken. Wij willen graag dat ook voor de route Briljantlaan-Vultostraat-Erzeijstraat een plan wordt gemaakt voor de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit. En dat dit plan verbonden wordt aan de plannen voor de Zuidpoort. Daarnaast zijn er ook plannen voor een knip op de Catharijnesingel. Het lijkt ons raadzaam ook daarvan eerst de effecten af te wachten voordat de varianten voor de omgeving Ledig Erf in gang worden gezet. Graag geven wij u nog een idee mee. Nog beter zou het zijn een mobiliteitsplan te ontwikkelen waarbij toegang tot de gehele stad voor niet-bewoners wordt gereguleerd, bijvoorbeeld door de ouderwetse term “tolsysteem” op moderne	De Jutpaseweg wordt afgesloten voor autoverkeer vanaf de Vondellaan en Baden Powellweg om een nieuwe sluipverkeerroute te voorkomen. De Jutpaseweg krijgt in de plannen een veel grotere rol als hoofdfietsroute. Alle varianten in de Zuidpoort studie zijn als totaalpakket doorgerekend, ook de voorkeursvariant. In de voorkeursvariant is er géén sprake van en toename van autoverkeer op de C. Erzijstraat en Vultostraat. Indien een dergelijk systeem (actuele werktitel is Betalen naar Gebruik) wettelijk mogelijk wordt, dan zal naar verwachting dit onderscheid niet mogelijk zijn.

	(elektronische) wijze in te voeren. Bewoners van de stad zijn daar van vrijgesteld. Op dezelfde wijze als nu met te oude dieselvoertuigen gebeurt kan op een simpele en doeltreffende wijze de totale verkeerdrukte van auto verkeer hiermee worden afgeremd. Met de moderne communicatiemiddelen kan nu ook overal in het land een parkeerplaats worden gereserveerd. Ons idee is dit door te trekken naar een elektronisch “toegangsbewijs voor de stad” indien men per auto naar de stad wil komen. Zulks tegen een tarief vergelijkbaar met de parkeertarieven van de grote steden. Destijds hadden wij met vele bewoners de “Actiegroep Vultostraat Veilig” in het leven geroepen. Indien de huidige varianten niet verder worden uitgewerkt waarbij ook de leefbaarheid van de route Briljantlaan – C. Erzeijstraat wordt meegenomen zien wij ons genoodzaakt deze actiegroep nieuw leven in te blazen. De huidige werkwijze ademt wederom de sfeer van “verplaatsen van het probleem”. Met vriendelijke groet, namens de opnieuw in oprichting zijnde Actiegroep Vultostraat Veilig,	
181	Naar aanleiding van het inmiddels bijna zes weken geleden gepubliceerde Mobiliteitsplan 2040 ontvangt u hierbij de zienswijze namens de drie Utrechtse roeiverenigingen A.U.S.R. Orca, U.S.R. Triton en U.R.V. Viking. **Het roeien wordt ‘wegbestemd’** Het Mobiliteitsplan 2040 moet een “belangrijke bouwsteen vormen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio”. De beoefening van de roeisport in zijn huidige vorm, in de stad Utrecht, is volgens ons het perfect voorbeeld van dat healthy urban living: Utrechters die sporten in de stad, zowel recreatief als competitief, van 12 tot 99 jaar. De nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals die in dit plan naar voren komen leiden echter tot verdringing van die roeisport. Dit is iets wat we al meermalen, ook op andere plekken hebben aangegeven. De plannen van de gemeente voor meer fietsbruggen over het Merwedekanaal hebben een direct negatief effect op ons en zullen leiden tot het verdwijnen van in elk geval de competitieve roeisport uit de stad:er is namelijk geen alternatief roeiwater in de gemeente Utrecht. Met name de studentensport wordt hierdoor hard geraakt. Helaas houdt de gemeente in het Mobiliteitsplan geen rekening met de effecten van de het	Zie voor beantwoording van deze inspraakreactie paragraaf 2.6.6.4 in de Nota van Beantwoording. Het mobiliteitsplan betreft een visie en aanpak op de mobiliteitsopgaven. Onderdeel daarvan is de bereikbaarheid van sportvoorzieningen. Echter, consequenties van het concretiseren van maatregelen voor de omgeving worden opgepakt bij in uitvoeringsprogramma’s en in dit geval de gebiedsontwikkeling. Zie ook Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’, Aanvulling PlanMER, Stedenbouwkundig Plan Merwede en Beeldkwaliteitsplan

	vergroten van het netwerk aan (hoofd)fietsroutes op het water in de stad. Wij lichten hieronder toe waarom wij denken dat het Mobiliteitsplan aanpassing behoeft. Het Mobiliteitsplan is vooral gericht op wonen, werken en (gebouwde) voorzieningen. Dat is bijvoorbeeld te zien in het hoofdstuk 'Slim bestemmen (stap 1)' op pagina 46. Wij beschouwen de keuzes die de gemeente maakt rond het Merwedekanaal als een vorm van 'dom bestemmen'. Ruimte voor sport is immers onderdeel van de Utrechtse Barcode. Er zijn reeds bestaande sport- en recreatiemogelijkheden in de Merwedekanaalzone waar in dit plan geen rekening mee wordt gehouden en die zelfs verdrongen worden. We vragen ons af waarom het Merwedekanaal en de Merwedekanaalzone (die niet aangemerkt wordt als A-zone, bijvoorbeeld op pagina 38 en 66) geen onderdeel is van de mobiliteit. **Geen plaats voor het roeien** Het slechts terloops benoemen van sport en recreatie in het mobiliteitsvraagstuk verarmt volgens ons de stad en doet geen recht aan de ambitie van gezond stedelijk leven. Wij betreuren het in het bijzonder dat u geen rekening houdt met sportactiviteiten die er al zijn, en die door het plan geraakt worden. Wij zijn geschokt dat de gemeente op de plaats van onze sportaccommodatie een fietsbrug voorziet. Wat betekent dit voor ons? Verwacht de gemeente dat wij verhuizen? Wij kunnen het niet teruglezen in het Mobiliteitsplan. Nu kan het natuurlijk best zo zijn, dat deze visie, en bijbehorende kaartjes, de gemeenteraad slechts een idee moeten geven, van de keuzes die Utrecht moet maken om de enorme bevolkingsgroei te kunnen faciliteren. Wij begrijpen ook, dat keuzes niet voor iedereen positief kunnen uitvallen. Toch constateren wij dat het Utrechtse roeien in elk plan van de gemeente ruimte moet inleveren. Helaas kunnen wij – mede door de slecht leesbare kaartjes in het plan – niet precies bepalen wat de gemeente in de toekomst van plan is, met de stad, met het gebied rond het Merwedekanaal en in bijzonder met het roeien. Wij vragen hiervoor uw aandacht. **Suggesties ter verbetering van het plan** Door de volgende aanpassingen zou het plan een minder grote bedreiging voor de Utrechtse roeisport vormen. Wij vragen de gemeente om de volgende aanpassingen door te voeren: • Het zoveel mogelijk bundelen van nieuwe fietsbruggen, bijvoorbeeld door de brug die de gemeente nu over onze sportaccommodatie heen plant, samen te voegen met	

	de fietsbrug langs de A12 (100 meter ten zuiden van deze locatie) of de fietsbrug richting Jutphaseweg (300 meter ten noorden van deze locatie). • Het faseren van de aanleg van de fietsbruggen teneinde overlast op het water te beperken en belastinggeld te besparen. Het is ons inziens zeer de vraag of alle fietsbruggen bijdragen aan het vergroten van de binnenstedelijke bereikbaarheid per fiets. Het grootste deel van de fietsers moet immers in het centrum zijn en daarbij grote capaciteitsknelpunten passeren zoals de gemeente in het Mobiliteitsplan ook constateert. Het aanleggen van bruggen vergroot de stroom fietsers richting het centrum en vergroot daarmee de knelpunten in het gebied rondom Utrecht CS en station Vaartsche Rijn. Wij vragen u nieuwe bruggen over het Merwedekanaal pas aan te leggen als deze capaciteitsknelpunten zijn opgelost. Zo kan ook worden voorkomen, dat twee bruggen worden gepland waar in praktijk een brug blijkt te volstaan. • Zoals we eerder al aan hebben gegeven besteedt de gemeente in het Mobiliteitsplan geen aandacht aan het verdringen van activiteiten als gevolg van de nieuwe bebouwing en nieuwe infrastructuur. Wij vragen u daarom onder 'Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie' (pagina 78) ook de negatieve impact van fietsbruggen op de waterrecreatie op het Merwedekanaal mee te nemen – in het bijzonder natuurlijk het roeien. • Wij vragen om onmiddellijke uitleg over de voor ons nieuwe en niet te verklaren brug die ter hoogte van onze sportaccommodatie, Verlengde Hoogravenseweg 13, is ingetekend en gaan hier graag over in gesprek met de verantwoordelijk wethouder. Zoals gezegd denken we dat de huidige vorm van beoefening van de roeisport een sterke bijdrage levert aan de ambitie van het college met betrekking tot gezond stedelijk leven. Wij hopen dat de gemeenteraad het college wil bijsturen en meer ambitie toont bij het behouden van de roeisport. Desalniettemin begrijpen we ook dat de gemeente voor een zware opgave staat met betrekking tot het gezond en duurzaam doen groeien van de stad. We blijven daarom graag betrokken bij de vorderingen in de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone, ook met betrekking tot het beperken van overlast op en langs het water, indien het toch ooit echt op bouwen aankomt. En als de gemeente inderdaad geen toekomst meer ziet voor de (competitieve) roeisport binnen de stadsgrenzen, dan lijkt het ons zaak om dit heel	

	snel, heel serieus én met heel veel ambitie in de gemeentelijke toekomstplannen en begroting op te nemen. We gaan in ieder geval graag met u en het college in gesprek!	
182	*De meegestuurde foto's en figuren bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* INHOUD ZIENSWIJZE op het Concept – Mobiliteitsplan en Parkeervisie Gemeente Utrecht KRACHT VAN UTRECHT, d.d. 31 januari 2021 (24 pagina's) 1. Aanbiedingsbrief bij Zienswijze van de Kracht van Utrecht met contactgegevens 2. Introductie Kracht van Utrecht, Regionaal Burgerinitiatief sinds 2009 3. Zienswijze van Kracht van Utrecht: Samenvatting als Position Paper 4. Zienswijze vertaald in twaalf verzoeken (2+ 10) *Hoofdverzoek 1* <u>Ontwikkel vanuit het transitiedenken een duurzaam algemeen doel voor dit plan, ontwikkel een (communicatie-)strategie, en werk principieel vanuit het perspectief van stadsregio en rechtvaardigheid.</u> *Hoofdverzoek 2* <u>Geef een transitie-opdracht aan de Ontwikkelorganisatie Ruimte voor niet alleen het fysieke herinrichten van stadsstraten, maar ook voor evaluatie en begeleiding-indialoog van het sociale proces van *Samen stad maken*.</u>	De mobiliteitsaanpak in 5 stappen in het mobiliteitsplan is een aanpak gebaseerd op transitiedenken. Zeker stap 1 t/m 4 faciliteren een transitie in reisgedrag. Wij werken vanuit de 10 geformuleerde doelen. Deze doelen hebben het streven naar duurzaamheid in zich. Tevens staat het streven naar geen groei van het autoverkeer in, van en naar de stad (binnen de ring) centraal in de onderbouwing van het mobiliteitsplan. Op basis van het mobiliteitsplan (nadat deze is vastgesteld) zullen we de communicatiestrategie hierop aanpassen. Tevens onderkennen we dat de mobiliteitsopgave vooral een (stads)regionaal vraagstuk is. Dit komt voor in het hoofdstuk Netwerken op orde (H6) naar voren in de netwerkkaarten voor fiets, OV, auto en multimodale reis. Voor de verdere uitwerking werken bij in regionaal verband samen in het programma U Ned. Het mobiliteitsplan is een beleidsdocument om koers te bepalen. Voor de uitwerking werkt de gemeente met uitvoeringsprogramma's. Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is afgestemd met de ruimtelijke en sociale opgaven, voor zover wij een directe relatie met mobiliteit

	Uitwerking van verzoeken [1-10] [1] (A) Formuleer als algemeen doel de beoogde duurzame modal shift in het verkeer, in het bijzonder het aantal verplaatsingen in regio & stad; (B) Ontwikkel & evalueer experimenten om zo'n doel te bereiken om minder afhankelijk te worden van automobiliteit en tegelijk thuiswerken, lopen fiets&OV (trein, lightrail, bus) te bevorderen (gevoed door het transitiedenken en de X-curve van DRIFT) [2] Combineer en integreer z*owel de klimaat-opgave als je ruimtelijke opgave* [3] Maak gebruik van de inspanningen van mensen en organisaties die al of niet spontaan hebben bijgedragen aan een duurzame, volhoudbare transitie in ruimte en mobiliteit in stad en stadsregio. [4] Sluit veel meer aan bij koploperbedrijven, HR-managers en ondernemingsraden en hun inspanningen voor een meer duurzaam mobiliteitsmanagement. [5] Vorm met ons een netwerk met (bestaande en nieuwe aanvullende) partners van zowel actieve als kwetsbare burgers. Denk aan vertegenwoordigers van kwetsbare mensen. Denk ook aan de Kracht van Utrecht! [6] Stel ons in staat een "Commons" te vormen van waaruit we samenwerken met zowel gemeente/stadsregio als met koploper- als infotech-bedrijven voor een "Mobiliteit voor de Commons". [7] Een mobiliteitsplan voor iedereen? Vervang dan het woord "slim" door "rechtvaardig".	voorzien. Leefbaarheid, gezondheid en inclusiviteit zit daarom in de doelen verweven. Deze hebben we geformuleerd als 'geen groei van het autoverkeer in, van en naar Utrecht (voor het deel ten oosten van de A2)'. Concretisering van de maatregelen vindt plaats in uitvoeringsprogramma's. De klimaatopgave en ruimtelijke opgave zijn gecombineerd in de RSU. Voor Mobiliteit liggen die in elkaars verlengde: een grotere rol voor duurzame en ruimte efficiënte vervoerwijzen: lopen, fiets en OV. Hoe en met wie we samenwerken is aan de uitvoeringsprogramma's. Dit zal waarschijnlijk onderdeel zijn van de uitwerking van stap 2 Anders reizen. Dit is reeds onderdeel van het programma GoedopWeg. Wij waarderen uw inspraakreactie als bijdrage aan het mobiliteitsbeleid. Hoe en met wie we samenwerken bij de uitvoering is aan de uitvoeringsprogramma's. Zo maken wij gebruik van de kennis en kunde van organisaties als Rocov, Solgu en de fietsersbond. Hoe en met wie we samenwerken bij de uitwerking is aan de uitvoeringsprogramma's. We gebruiken in het plan de term Mobiliteit voor iedereen. De term slim wordt vooral gebruikt om effectiviteit en samenhang in het beleid te duiden.

	[8] Voeg in het plan als tekst toe: “De gemeente Utrecht heeft – in lijn met de provincie Utrecht – geen behoefte aan een verbreding van de A27 door Amelisweerd.”	Ten aanzien van de aanpassing Ring Utrecht A27/A12 is het Tracébesluit Ring Utrecht door de minister vastgesteld en daarmee uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat de vergroting van de capaciteit van de Ring Utrecht doorgaat. Door een betere doorstroming op de Ring ontstaat ook ruimte om de Waterlinieweg af te waarderen. Voor de A27 vinden we ‘enige doorstroming’ van belang. We bedoelen met ‘enige doorstroming’ dat de automobilist het langzaam doch gestaag rijden over de ring logischer blijft vinden dan een route door de stad. Overigens dient de aanpassing van de A27 ook het verbeteren van de verkeersveiligheid, met als gevolg minder ongelukken en de vervelende gevolgen daarvan, waaronder congestie.
	[9] Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter, laat actief aan buurten en wijken zien hoe nabijheid en mobiliteit in wijk, stad en regio samenhangen en bespreek de uitkomsten van deze concept-analyse met burgers en bedrijven en vraag hen om aanvullingen. Maak deelplannen op thema; experimenteer en evalueer ze met actieve burgers en bedrijven. (Zie bijlage 1.)	Nabijheid en mobiliteit komt terug in onze aanpak voor het onderzoeken van voetgangersnetwerken in de wijk en aandacht voor bereikbaarheid van voorzieningen, scholen, sport en parken. De uitwerking hiervan vindt veelal plaats in omgevings- en gebiedsvisie. Hierbij betrekken we via participatie bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden.
	[10] Gebruik voortschrijdend inzicht in het verschil tussen geplande en geleefde stad. Zie bijlage 1 en 2. *Bijlagen: Uitwerking en Concretisering* *Bijlage 1* Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter – uitwerking voor drie thema’s: basisscholen, evenementen, reizigersinformatie. *Bijlage 2* Maak verwachtingen waar: Invullingen en oplossingen, afgeleid van de ladder van Verdaas *Verwijzingen en bronnen* ----------	Via de Utrecht Monitor (enquêtes) brengen we in beeld wat er in de praktijk gebeurt en wat mensen ervan vinden. Deze inzichten zijn ook betrokken in het mobiliteitsplan en ook bij uitvoeringsprogramma’s. Beleid maken is echter een vorm van plannen. In het mobiliteitsplan hebben we daarom inzichten uit het verleden (monitor) en vandaag de dag (beelden voor de toekomst) gebruikt in het plannen voor 2040.

	Aanbiedingsbrief *bij Zienswijze Kracht van Utrecht met contactgegevens* Hierbij bieden we u vanuit het regionaal burgerinitiatief Kracht van Utrecht onze zienswijze aan op het concept Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie. Deze zienswijze is tot stand gekomen in een werkgroep van ons initiatief. Afgesproken is dat …projectleider, deze zienswijze ondertekent en indient bij de gemeente Utrecht. Wij zouden het plezierig vinden om, indien B&W vragen heeft bij onze zienswijze, deze vragen rechtstreeks mondeling te kunnen beantwoorden. Wilt u mij een bevestiging zenden dat u deze zienswijze inclusief bijlagen binnen de inspraaktermijn heeft ontvangen? Introductie Kracht van Utrecht *Regionaal Burgerinitiatief sinds 2009* Wij zijn een regionaal burgerinitiatief en streven naar een gezonde en groene stedelijke leefomgeving in een klimaatvriendelijke stad en regio Utrecht. In het gebruik van de schaarse ruimte is jarenlang de focus gelegd op bereikbaarheid en meer infrastructuur voor de auto. In de regio zijn wonen en werken zo ver uit elkaar gehaald dat er dagelijks grote regionale autoverkeersstromen ontstaan. Wij vinden dat die autoverkeersstromen juist vanuit regio & stad te beïnvloeden zijn. Het is dan belangrijk te denken vanuit nabijheid en je eigen leefomgeving. Het streven is dan niet meer dat alles altijd per auto bereikbaar moet zijn. In deze Corona-tijd komt nabijheid al meer ter sprake, ook bij de inrichting van de schaarse ruimte. Als Kracht van Utrecht kunnen we inmiddels aantonen dat meer duurzame mobiliteit en meer gezonde actieve mobiliteit als bonus ook meer ruimte opleveren, fysiek en mentaal. We gaan ons daarom ook richten op de geleefde stad naast de geplande stad. *Toelichting op de in deze zienswijze opgenomen figuren* De figuren zijn veelal afkomstig uit rapporten en notities, die in samenwerking met bedrijven, zoals APPM, Stratagem, Strukton en Movares zijn opgesteld. Enkele figuren zijn vervaardigd ten behoeve van onderzoek op de Universiteit/Hogeschool van Utrecht en de Regionale Klimaattafel Ruimte en Mobiliteit. Deze tafel organiseren we met raadsleden en bedrijven uit regio en stad om Utrecht voorbeeldregio te laten worden voor een duurzamer ruimtegebruik en verkeer & vervoer. *Meer informatie:*	

	www.krachtvanutrecht.nl (interactieve website, ook voor uw belangstelling/aanmelding) www.krachtvanutrecht-initiatief.nl (website i.o. voor professionals) Zienswijze van Kracht van Utrecht *Samenvatting als Position Paper* Utrecht is op de goede weg *"Het oude normaal komt niet meer terug. De keuze die we hebben is hoe we daarop reageren"* Onze zienswijze is dat de stad op de goede weg is, een hoge ambitie heeft voor gezond stedelijk leven en een leefbare stad terwijl die stad groeit. Voetgangers, fietser en OV-tram krijgen nog meer aandacht. Nieuw is dat B&W in uw *Mobiliteitsplan 2040* en uw *Op weg naar een Ruimtelijke Strategie* *2040* nadruk leggen op het belang van nabijheid en daarom pleiten voor functie-inmenging van wonen en werken en voorzieningen, zoals aangegeven in het voorwoord van wethouder voor mobiliteit en groen, Lot van Hooijdonk. Nabijheid in buurten en wijken wordt daarmee net zo belangrijk als bereikbaarheid. Beide begrippen hangen samen (zie adviezen RLI) Waardevol is ook dat B&W in dit mobiliteitsplan *bestemmen* als eerste denk-stap noemen en dat dit plan dient samen te hangen met de (in december 2020 vastgestelde nota *Ruimtelijke* *Strategie 2040* van de stad Utrecht. Met de titel van uw plan "*Mobiliteit in straat en stad voor iedereen"* wil B&W blijkbaar tot een rechtvaardige verdeling van lusten en lasten komen. Daarom willen wij de gemeente graag met nadruk verzoeken het woord/begrip "Slim" in het concept-plan te heroverwegen. Wij vinden dit woord minder geslaagd. Slimheid is niet genoeg. Slim is het nieuwe dom. Slim/slimme mobiliteit" dient in onze ogen gepaard te gaan met rechtvaardig beleid en inclusieve mobiliteit. "Slim/slimmer" dient niet gelijk te staan aan "afslanken, het efficiënter te doen, afbouw van publieke middelen, we dagen de markt uit".	Dank u wel, we delen dat gevoel. Met slim bedoelen wij dat we kritisch kijken naar de groei van de stad in relatie tot de ambitie om de stad aantrekkelijk, gezond en dus leefbaar te houden. De mobiliteitsaanpak in het mobiliteitsplan vinden wij een slimme manier om met de mobiliteitsgroei om te gaan, namelijk binnen de randvoorwaarde van duurzaam, gezond en leefbaar. Slim zit ook in bestemmen en anders reizen, namelijk de inzet op een mobiliteitstransitie waarbij voorkomen is beter dan genezen ook voor mobiliteit van toepassing wordt. We vind slim dus wel degelijk van toepassing. Dit beamen wij. Het mobiliteitsplan geeft aan hoe de gemeente burgers en bedrijven wil faciliteren, helpen en stimuleren bij het aanpassen van hun reisgedrag.

	Een rechtvaardig proces van de overheden bij het verminderen van de afhankelijkheid van automobiliteit vraagt om inbreng en invloed van actieve burgers en bedrijven. Vermindering van deze afhankelijkheid is extra urgent i.v.m. een enorme (klimaat-) opgave ten aanzien van CO2-emissies, ruimtebeslag, invloed op leefomgeving, onveiligheid, geluidshinder en vervuiling van gezonde lucht. De opgave is urgent, en we lopen achter op mooi beleid op papier, ook volgens het Planbureau voor de Leefomgeving, zie verwijzingen en bronnen op de laatste pagina van deze zienswijze. Uitgaande van de inzet voor vermindering van de afhankelijkheid van automobiliteit, is de vraag: hoe kunnen B&W dit op een solidaire en rechtvaardige manier bereiken? Daar willen wij aan bijdragen, mede omdat we ons ook willen richten op de geleefde stad in vergelijking met de geplande stad (Advies Toegang tot de stad, Raad voor de Leefomgeving, 2020). Als burgerinitiatief vinden wij het vanzelfsprekend dat als B&W vragen hebben bij onze zienswijze, wij die vragen rechtstreeks beantwoorden. Maak het plan overtuigender en aantrekkelijker: “Samen stad maken” Het plan kan overtuigender en aantrekkelijker worden met een overzichtelijk algemeen doel: een toekomstige duurzame modal shift in de aard van het aantal verplaatsingen voor stad & regio. Koppel dit aan rechtvaardig bestemmen en het proces om het doel te bereiken aan een rechtvaardige/inclusieve mobiliteit. Als overheid kun je niet alles aan de markt overlaten maar kun je ook niet alles zelf weten. Door samen te werken met partners in het netwerk van burgers en bedrijven ontdek je meer mogelijkheden en vergroot je het draagvlak. Voer met partners experimenten uit en registreer wat je als samenwerkende gemeenten in stad en regio bereikt. En zet je inspanningen, activiteiten en middelen (geld, mensen, netwerk) vooral in op rechtvaardig/inclusief bestemmen in de regio;	Deze hebben we geformuleerd als ‘geen groei van het autoverkeer in, van en naar Utrecht (voor het deel ten oosten van de A2)’. Concretisering van de maatregelen vindt plaats in uitvoeringsprogramma’s. In U Ned verband zullen wij de mobiliteitsaanpak en het steven naar geen groei van het autoverkeer inbrengen als potentieel kansrijk op regionale schaal. Hoe en met wie we samenwerken bij de uitwerking is aan de uitvoeringsprogramma’s, ook in regionale samenwerking. Monitoring op regionale schaal is een suggestie die we zullen inbrengen in de regionale samenwerking. Zowel de schaalsprong fiets als OV zijn belangrijke onderdelen van de mobiliteitsaanpak in het mobiliteitsplan.

	daar is de eerste winst te halen. *Want de verplaatsingen zijn vooral regionaal van aard.* Het zijn verplaatsingen waar vooral een schaalsprong voor de (E-)fiets grote kansen biedt: zie onderstaande figuur uit de U10-atlas. In de toelichting op onze zienswijze pleiten wij voor een (dubbele) schaalsprong voor Fiets en OV-Lightrail, twee kanshebbers om het beoogde overall-doel te realiseren. We nodigen B&W uit voor dit doel te kiezen en te monitoren of stad en regio voortgang boeken in de richting van dit doel. Zo kan de stad aan haar inwoners laten zien wat haar bijdrage is aan internationale klimaat- en milieuakkoorden voor het jaar 2030 ("Parijs" 2015, "Aarhus 1998/2001") en de zeventien Duurzame Ontwikkelings Doelen / SDG van de Verenigde Naties/ UN. Overigens adviseert ook het Nationaal Preventieakkoord van 2018 meer bewegen, wandelen en fietsen. Heel veel meer verplaatsingen in de regio (woon-werkverkeer/pendel) kunnen met de (E-)fiets. *Bron: Atlas voor U10-gemeenten* We maken in ons initiatief een onderscheid tussen een beter geplande stad en een beter geleefde stad. In de geplande stad gaat het om planning van infrastructuur met harde voornemens en staan de inrichting en de middelen centraal. In de geleefde stad staan mensen centraal, met hun behoeften, hun grillen en hun houvast. Dit voor ons belangrijke onderscheid ontlenen we aan het advies *Toegang tot de Stad* (2020) van de Raad voor de Leefomgeving. Laten we nadrukkelijk ook kijken naar de daadwerkelijke mogelijkheden van burgers om deel te nemen aan de stedelijke samenleving, onder het motto *Samen stad maken*, waar we graag over meedenken. Voor een betere geleefde stad bepleiten wij verbetering van de toegankelijkheid en geschiktheid van de leefomgeving voor alle gebruikers van de stad. Dan komt rechtvaardigheid (*inclusieve mobiliteit*) om de hoek kijken Onze zienswijze uitgewerkt in twaalf verzoeken (2 + 10) en twee bijlagen	Mobiliteit voor iedereen is een van de doelen van het mobiliteitsplan. Dit komt terug in beter voetgangersnetwerken, ook geschikt voor mensen met een beperking, het fietsnetwerk waarop alle doelgroepen zich thuis moeten voelen, ook 8-80 jaar, het OV waarbij zowel het HOV als ook het Basisnet goed toegankelijk moet zijn, maar ook maatwerk OV wordt voorzien voor diegenen voor wie regulier OV niet praktisch is. Ook garanderen we dan mensen die van de auto afhankelijk zijn, b.v. door een beperking, overal moeten kunnen komen. De mobiliteitsaanpak in 5 stappen in het mobiliteitsplan is een aanpak gebaseerd op transitiedenken. Zeker stap 1 t/m 4 faciliteren een transitie in reisgedrag. Wij werken vanuit de 10 geformuleerde doelen. Deze doelen hebben het streven naar duurzaamheid in zich. Tevens staat het streven naar geen groei van het autoverkeer in, van en naar de stad (binnen de ring) centraal in de onderbouwing van het mobiliteitsplan. Op basis van het mobiliteitsplan (nadat deze is vastgesteld) zullen we de communicatiestrategie hierop aanpassen. Tevens onderkennen we dat de mobiliteitsopgave vooral een (stads)regionaal vraagstuk is. Dit komt voor in het hoofdstuk Netwerken op orde (H6) naar voren in de netwerkkaarten voor fiets, OV, auto en multimodale reis. Voor de verdere uitwerking werken bij in regionaal verband samen in het programma U Ned.

	Hoofdverzoek 1 *<u>Ontwikkel vanuit het transitiedenken een duurzaam algemeen doel voor dit plan, ontwikkel een (communicatie-)strategie, en werk principieel vanuit het perspectief van stadsregio en rechtvaardigheid.</u>* Onze zienswijze wordt gevoed om positie te kiezen en daarbij gebruik te maken met de Xcurve van het transitiedenken als hulpmiddel. Hebben we nu als stad te maken met vijf- of zes- of zevenhonderdduizend ritten per dag, binnen, naar en vanuit de regio en stad: per auto, fiets en OV inclusief trein tezamen? Welke voornemens/plannen uit het verleden hebben geleid tot meer en welke tot minder afhankelijkheid van de auto? Welke initiatieven uit de stad hebben daaraan bijgedragen? In hoeverre is er al sprake van een verschuiving ten voordele van lopen, fiets en OV in vergelijking met de auto? Waar meet je dit aan af? Zijn er in de jaren 2010-2020 belangrijke voorbeelden te vinden waarmee dan een globale winsten verliesrekening kan worden gemaakt? Welke concrete doelen worden uitgezet voor 2030 en voor 2040? Wat kun je bijdragen aan het *Parijse Klimaatakkoord (Halvering Co2-emissies in 2030 t.o.v 1999)*, *aan het Preventieakkoord*, *Schone/Gezonde Lucht Akkoord*). <u>Wat betekent het als je als B&W uitgaat van een schaalsprong voor lopen, fiets&OV om afhankelijkheid van automobiliteit te verminderen? En hoe ga je dat voor elkaar krijgen?</u> Hoofdverzoek 2 *<u>Geef een transitieopdracht aan de ontwikkelorganisatie Ruimte voor niet alleen het fysiek herinrichten van stadsstraten, maar ook voor evaluatie en begeleiding-in-dialoog van het sociale proces van Samen stad maken.</u>* Laat de regio zien wat het gemeenschappelijke is (“we zitten in hetzelfde schuitje”, “de stad zet in op minder afhankelijk worden van de auto”, “evalueer en sluit aan op duurzame burgerinitiatieven”) en wat de route is. Geef aan waar je in de stad op wilt inhaken, en dat ook een *schaalsprong* nodig is om zowel de impact als het draagvlak van voornemens en initiatieven te vergroten. In dat proces met burgers en projectontwikkelaars is meer aan de orde dan efficiency, privatisering en draagvlak toetsen voor gemeentelijke voornemens. Laat bredere maatschappelijke waarden veel meer aan de orde komen, zoals het belang van groen/natuur in de nabijheid van de leefomgeving, landschappelijke inpassing van	De mobiliteitsaanpak in 5 stappen geeft aan hoe de gemeente dit wil bereiken. In het hoofdstuk onderbouwing is aangegeven dat het haalbaar lijkt om de stad te laten groeien zonder groei van het autoverkeer. Het mobiliteitsplan is een beleidsdocument om koers te bepalen. Voor de uitwerking werkt de gemeente met uitvoeringsprogramma’s. Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is afgestemd met de ruimtelijke en sociale opgaven, voor zover wij een directe relatie met mobiliteit voorzien. Leefbaarheid, gezondheid en inclusiviteit zit daarom in de doelen verweven. Dit beamen wij. Daarom zullen we de aanpak ook inbrengen in de regionale samenwerking U Ned. Wij zijn reeds met andere regio’s, G4 en het Rijk in gesprek over of en hoe betalen naar gebruik ook verkeerskundige doelen kan dienen.

	infrastructuur, de afweging van veiligheid in straten en wijken met “het recht van de snelste”. Een illustratief voorbeeld: Het is interessant om te zien hoe het uitrollen van de rode fietsloper op de Weersingel (uit de gemeentelijke voornemens in het Singel-herinrichtingsplan) door bewoners van de wijk wordt omgezet in een toekomstbeeld voor de buurt als Noorder Poort Kwartier. Wat te doen nu de agenda verschuift? Wat is winst of wat is verlies? Doorgaan met het oude, of het nieuwe oppakken en het oude inpassen in het nieuwe?	In de uitwerking van de aanpak zal dit een plek krijgen. In het programma Goed op Weg vinden deze gesprekken reeds plaats.
	Ga bovendien ervan uit dat de schaal waarop je denkt en wilt werken principieel een *regionale* schaal is, omdat er nu al veel autoverkeer is tussen de stad en net daarbuiten. Vraag de regio te inventariseren waar (E-)auto-deel-initiatieven aan de orde zijn, en wat de succes- en faalfactoren hiervan zijn. Vraag aan stad en regio hoe het autobezit zich ontwikkelt en wat mensen in praktijk de beslissende prikkel geeft om wel of juist niet een tweede auto of E-auto aan te schaffen. Breng in beeld wat de maatschappelijke kosten en baten zijn van een duurzame en rechtvaardige transitie in mobiliteit en hoe die kosten en baten op straat- en wijkniveau te zien zijn en ervaren worden. Breng met de regio in beeld waar de kansen op landelijk niveau liggen om die transitie tot een succes te maken en welke instrumenten, bijvoorbeeld op belastinggebied, daarvoor rechtvaardig, nuttig en noodzakelijk zijn. Betrek in overleg met regio en provincie behalve de inwoners in de stad ook werknemers in de stad, mensen die reizen binnen de regio. Doe dit via de (grotere) werkgevers en ondernemingsverbanden. Vraag werkgevers in stad *en* regio hierbij expliciet wat zij kunnen doen met e-bikes voor hun werknemers. Laat werkgevers en werknemers in de stad en mensen uit de regio aan het woord komen bij de gemeente. Vraag ZZP’ers via organisaties van ZZP’ers mee te denken over hun behoefte aan voorzieningen m.b.t. mobiliteit. Denk bijv. aan douchegelegenheid en andere fietsvoorzieningen op flexwerklocaties. Hanteer dan niet alleen het perspectief van de stad in de regio, maar denk vanuit de regio, een wiel met spaken rond een druk stedelijk centrum. Zorg voor een regionaal fietsnetwerk, waarin ook de Oost-Westroute is opgenomen (Woerden–Amersfoort v.v.). Laat zien dat de gemeente ebike-/ doorfietsroutes en bus regionaal *parallel* wil houden zodat de auto als alternatief (ook) niet meer nodig is bij slecht weer, blessures, of beperking. Leg bij	We werken reeds met de regio en provincie aan een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk waarvan het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk onderdeel is. Deze hebben we geformuleerd als ‘geen groei van het autoverkeer in, van en naar Utrecht (voor het deel ten oosten van de A2)’.

	een fietspad ook een voetpad aan. (Voorbeelden: pad naar fort Voordorp? / en pad langs de Klopvaart?). Betrek ook niet-autobezitters bij de dialoog en vraag hen hoe ze meer mensen kunnen verleiden geen auto te willen bezitten (autobezit is voor hen niet de norm, zichtbare en onzichtbare kosten, gemeentelijk verbod op openbare reclame voor auto's). En vraag hen aan welke alternatieven zij behoefte hebben of welke alternatieven zij reeds toepassen. Naast deze twee hoofdverzoeken werken we onderstaan verzoeken aan B&W uit die een zinvolle aanvulling kunnen vormen op het concept-Mobiliteitsplan 2040. Bij elk verzoek geven we een toelichting. In twee bijlagen concretiseren we onze verzoeken verder voor oplossingsrichtingen voor drie thema's. Tot slot geven we verwijzingen en gebruikte bronnen aan. Omschrijving van en toelichting op tien verder uitgewerkte verzoeken [1] *(A) Formuleer als algemeen doel de beoogde duurzame modal shift in het verkeer, in het bijzonder de aard van het aantal verplaatsingen in regio & stad; (B) Ontwikkel & evalueer experimenten om zo'n doel te bereiken om minder afhankelijk te worden van automobiliteit en tegelijk thuiswerken, lopen fiets&OV(trein,lightrail,bus) te bevorderen met gebruik making van het transitiedenken en de X-curve.* Voordelen van onze voorgestelde aanpak zijn dat de gemeentelijke organisatie dit algemene doel als referentiepunt voor elk deelplan van de gemeente kan benutten; dat mensen die voor de uitvoering dienen te zorgen extra richting krijgen en dat gemeente en stad de experimenten en uitvoering beter kunnen evalueren. Laat dit algemene doel wel de hele stad gelden, dus ook ten westen van de A2, en niet alleen op het gebied binnen de Ring Utrecht! Experimenten kunnen bijdragen aan de beoogde en volhoudbare duurzame modal shift in regio en stad – bijvoorbeeld doordat meer fietsverplaatsingen in het woonwerkverkeer leiden tot een toenemend gebruik van de (E-)fiets en fietsparkeerplaatsen. Zorg wel voor een nulmeting met draagvlak in stad en regio om de staat van de transitie vast te stellen. Zet een transitiepad uit met een shift van bijvoorbeeld +10% per jaar en kijk wat de inspanningen opleveren, wat de neveneffecten en ervaringen zijn en stuur bij.	Dit doel geldt in mindere mate voor het deel ten westen van de A2, omdat daar niet in vergelijkbare mate sprake is van schaarste aan ruimte en hinder in dezelfde mate als in het deel ten oosten van de A2. Echter, ook de wijken Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn profiteren van de aanpak en de beoogde verbeteringen in het netwerken voor voetganger, fiets en OV. Uit monitoring sinds 2005 blijkt dat al jarenlang sprake is van de mobiliteitstransitie in Utrecht. Daarom hoeven we niet zozeer te experimenteren, maar moeten we vooral volle kracht doorgaan met wat we al deden. De schaalsprongen voor fiets en OV geven aan wat daarvoor aan netwerken nodig is. Monitoren doen we al sinds het mobiliteitsplan van 2016. Deze monitoring gebruiken we om jaarlijks bij te sturen op de doelen, zoals beschreven in het hoofdstuk monitoring. Dit sluit naadloos aan op de aanpak in het mobiliteitsplan met een grotere rol voor lopen, fiets en OV met positieve effecten op het ruimtebeslag (drukke plekken ontlasten zodat ze aantrekkelijker worden, grote groei mobiliteit faciliteren zonder dat meer ruimte nodig is voor infrastructuur voor de auto, soms zelfs minder, ruimte voor transformatie van verkeersruimte in woonstraten, etc.), klimaat (geen extra druk op klimaat ondanks de groei, afhankelijk van de snelheid van het elektrificeren van het wagenpark mogelijk een afname) en het faciliteren van verstedelijking conform de doelen van de RSU. Alle getallen, zowel in de probleemanalyse in H2 als de onderbouwing in H10 hebben betrekking op de vervoerstromen in, van en naar de stad. Dus ook het regionale verkeer van en naar Utrecht. De netwerkkaarten voor fiets, OV, multimodale reis en auto hebben ook betrekking op verplaatsingen in, van en naar Utrecht.

	Werk experimenten uit, niet alleen met de stad (MerwedeKanaalZone / Cartesiusdriehoek) maar ook met burgers, omringende gemeenten en bedrijven. De tien in hoofdstuk 2 om9 schreven doelen (in het Mobiliteitsplan p. 32) zijn (deel-)activiteiten in een programma. Deze doelen staan bovendien in vol contrast met het op pagina 33 beschreven kader “geen groei autoverkeer”. In verzoek 2 geven we aan dat de door ons beoogde duurzame modal shift dient aan te sluiten op verplaatsingen met positieve effecten op ruimtebeslag, klimaatopgave en gezond stadsleven. Zonder die aansluiting is het geen plan, maar meer een visie, met een mysterieus verkeersmodel als gebrekkige onderbouwing. Vernieuw de ambitie voor een duurzame modal shift in de hele stad (niet alleen binnen de Ring Utrecht) en pas bijvoorbeeld de X-curve van DRIFT toe in plaats van de schijfdiagrammen met percentages voor 2040 in hoofdstuk 10. Nu lijkt erop dat B&W in deze visie toewerken naar een verantwoording voor investeringen in het Groeifonds van circa €2 miljard voor een nieuw station en twee tramlijnen. Want het plan heeft twee gezichten. Hoofdstuk 10.4 zegt: “Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit 15 gemeenten rondom Utrecht. Andersom komt 40% van de verplaatsingen van en naar de gemeenten in de regio uit gemeente Utrecht. Zowel vanuit Utrecht als vanuit de regio gezien, is de onderlinge relatie dus erg belangrijk.” Dit staat in scherp contrast met hoofdstuk 2, dat over verplaatsingen binnen de stad gaat. Zo lezen we in het Mobiliteitsplan op p. 6: “Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen.” We lezen niet dat het CBS schat dat 50% van de autoritten korter is dan 7,5 km. Wat zijn de schattingen van de gemeente? Stel als B&W ook de vraag: Wat zijn absurde autoritten in de stad Utrecht? In een met Utrecht vergelijkbare stad als Malmö (meer dan 300.00 inwoners, Groot Malmö bijna 700.000 inwoners) wordt de vraag gesteld naar de meest absurde autorit al sinds 2012. Dit kreeg veel publieke belangstelling en leidde tot bewustwording over het (te) grote aantal korte autoritten in de stad. Welke les trekt B&W uit deze benadering voor het algemene doel en nabijheid van mobiliteit?	De mobiliteitsaanpak heeft ook als doel om op zowel korte als lange ritten lopen, fietsen en OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto te laten zijn. Uit de monitoring blijkt dat ook inwoners en bezoekers dat steeds meer ontdekken. Het autogebruik binnen de Ring neemt jaarlijks af en het autogebruik van en naar de stad is stabiel en neemt dus relatief gestaag af. Die strookt met bevindingen van het Kim over de ontwikkeling van de mobiliteit in stedelijke gebieden. Deze inzichten zijn gepresenteerd in H2 en zijn onderbouwing voor de aanpak. Evaluatie is onderdeel van uitvoeringsprogramma’s. Monitoring van het mobiliteitsplan draagt bij aan het kunnen sturen op hoofddoelen. In H10 Monitoring is aangegeven hoe wij de doelen willen gaan monitoring. Dit betreft een uitbreiding van de bestaande monitor.

	In welke wijken en op welke hubs zijn experimenten nodig met betere trottoirs, wandel- of doorfietspaden, E-deelauto's, E-deelfietsen en E-bakfietsen? Hoe ga je deze experimenten evalueren? Wij verzoeken B&W veel meer werk te maken van de evaluatie van plannen. Interessant wordt het dan na te gaan op welke verplaatsingen in de afgelopen tien jaar winst en verlies geboekt is. Ook op het gebied van mobiliteit voor iedereen en het onderwerp vervoersarmoede. Waarom? Om inwoners, forenzen en gemeenteraden in de regio en stad ertoe over te halen gezamenlijk te werken aan een nuttige en noodzakelijke, duurzame en rechtvaardige transitie in ruimtegebruik en verkeer en vervoer. De tot nu jaarlijks door de gemeente gepubliceerde monitor geeft volgens onze zienswijze geen houvast. Pas als je een algemeen lange termijn doel hebt kun je met een hoofdindicator je trends signaleren: vergelijk dit met het moment waarop een ziekenhuismonitor gaat piepen. We zouden met de gemeente met bijvoorbeeld de X-curve van DRIFT kunnen nagaan hoe je een staat van transitie maakt en wat de staat van de mobiliteitstransitie in Utrecht is, zie onderstaand plaatje: [2] Combineer en integreer z*owel de klimaat-opgave als je ruimtelijke opgave* In de Regionale Klimaattafel Ruimte en Mobiliteit hebben we de vraag besproken welke gemeenschappelijke factor in het spel is bij de klimaatopgave en bij de ruimtelijke opgave. Dat bleek de *afgelegde ritafstand per auto* te zijn. Adviesbureau CE uit Delft heeft dit uitvoerigonderbouwd in 2016 en 2017, en het Kennis Instituut voor Mobiliteit (KIM) publiceerde in 2018 onderstaande figuur. Neem in de beoogde doelen een duurzame modal shift in de verplaatsingen(auto->(E-)fiets/ voetganger/OV) + eerdergenoemde positieve effect op ruimtebeslag + klimaatopgave. Vermindering van automobiliteit leidt zowel tot CO2-reductie als tot ruimtewinst. Zie onderstaande figuur: Zorg voor een schaalsprong voor de fiets ("blauw") en voor een schaalsprong in OV-Lighrail&Trein ("oranje en rood"). Onze conclusie/zienswijze is: Combineer en integreer deze domeinen in het algemene doel en de (communicatie-) strategie. De (E-)fiets is grote kanshebber op de korte afstanden tot	Dit sluit naadloos aan op de aanpak in het mobiliteitsplan met een grotere rol voor lopen, fiets en OV met positieve effecten op het ruimtebeslag (drukke plekken ontlasten zodat ze aantrekkelijker worden, grote groei mobiliteit faciliteren zonder dat meer ruimte nodig is voor infrastructuur voor de auto, soms zelfs minder, ruimte voor transformatie van verkeersruimte in woonstraten, etc.), klimaat (geen extra druk op klimaat ondanks de groei, afhankelijk van de snelheid van het elektrificeren van het wagenpark mogelijk een afname) en het faciliteren van verstedelijking conform de doelen van de RSU. Wij hebben gevonden dat de cijfers uit de monitor van het mobiliteitsplan goed aansluiten bij de CBS-data uit het OVIN/ODIN en de analyse die het Kim hiermee gedaan heeft.

	10 a 15 km. Lightrail &Trein zijn (met fiets in voor- en natransport) grote kanshebbers op afstanden van 15 km of (veel) meer. De combinatie van fiets & trein is afgelopen jaren de grootste groeier geweest. Zorg dan ook voor bewaakte fietsenstallingen op de knooppunten, hubs en stations. [3] *Maak gebruik van de inspanningen van mensen en organisaties die al of niet spontaan hebben bijgedragen aan duurzame, volhoudbare transitie in ruimte en mobiliteit in stad en stadsregio.* Wij zien een mobiliteitstransitie die vanaf 2010 bestuurlijk en politiek is ingezet nadat nieuwe raadsverkiezingen nodig waren als gevolg van de afwijzing door de raadsfractie van GroenLinks van een voorgenomen aanleg van de Spoorlaan. Er is veel ten goede gebeurd, veel initiatieven zijn genomen, o.a. voor verbetering van het fietsnetwerk. Kijk nu ook waarvoor en hoe burgerinitiatieven voorstellen doen voor bijvoorbeeld: "de Straat is van ons" van de Landelijke Fietsersbond, auto-delen in de straat, of verbetering van de bereikbaarheid per OV van publieke voorzieningen, hun werk of ziekenhuis. Denk aan Buurtmobiel, die vanuit Overvecht in meer wijken operationeel is. Beoordeel welke bedrijven vooraan lopen in die transitie. In hoofdstuk 2 worden bedrijven uit regio en stad op het verkeerde been gezet met mooie maar niet zo betrouwbare OVIN/ODIN-grafieken van het CBS die gaan over de mogelijke ontwikkeling van verkeer *binnen de gemeente Utrecht.* Dit terwijl, zoals gezegd in hoofdstuk 10.2 te lezen staat dat 40-50% van het verkeer een *regionale* oorsprong heeft. Die regionale inzichten waren al in 2018 goed zichtbaar gemaakt met het door provincie, regio, stad en Rijk/UNed goedgekeurde conceptueel model voor 2040, het "Wiel met spaken". Zie onderstaande figuur. <u>In aansluiting op het bovenstaande: Verzamel voor hoofdstuk 2 van het Mobiliteitsplan aanvullende informatie over verplaatsingen vanuit, naar en binnen de stad Utrecht die in de afgelopen tien jaar zijn veranderd van autoritten in lopen, fietsen of OV-gebruik.</u> Het belang van wandelen en lopen is in de coronatijd gegroeid en leidt tot initiatieven voor een wandelnetwerk in wijken. Een teken dat de samenhang van nabijheid en verplaatsen aan betekenis wint. Inventariseer wie er in deze tien jaren hebben bijgedragen aan de beoogde duurzame modal shift in regio en stad en bestudeer wat de weggebruiker daarvoor als rechtvaardiging of motief noemen. Waardeer de	Mede omdat deze bronnen elkaar lijken te bevestigen, zijn ze goed bruikbaar voor het illustreren van de aanpak in het mobiliteitsplan. De mobiliteitstransitie die hieruit blijkt, is mede het gevolg van de beleidsinzet in die periode met een grotere focus op fiets en OV in combinatie met een (gemiddeld) groter duurzaamheidsbewustzijn bij inwoners en bezoekers. Dit is onderdeel van de aanpak zoals beschreven in stap 2. Dit vindt deels al plaats in Goedopweg. Verdere uitwerking en mogelijke intensivering zal in uitvoeringsprogramma's plaatsvinden. Wij onderschrijven dat Corona de potentie laat zien voor meer thuiswerken en ander reisgedrag. Daarom zetten we met stap 2 Anders reizen vol in op het benutten van deze potentie. We willen graag meer in gesprek gaan met werkgevers over deze potentie, wat daarvoor nodig is en hoe wij daarbij kunnen helpen.

	toegang tot en de beschikbaarheid van openbaar vervoer naar belangrijke bestemmingen in de uitwerking van “rechtvaardig bestemmen”. Samen maken we stad. [4] *Sluit veel meer aan bij koploperbedrijven, HR-managers en ondernemingsraden en de inspanningen die zij voor een meer duurzaam mobiliteitsmanagement hebben verricht.* Beoordeel de kwaliteit van je netwerk van organisatie, bedrijven en personen om de beoogde doelen en inspanningen te leveren. Juist bij HR-managers dient de gemeente te rade te gaan om een geanonimiseerd overzicht uit te wisselen van de Woon-Werkafstanden van werknemers van de grootste bedrijven, zoals UMC, ASR en anderen. Hoe kwam het dat de parkeergarage bij het UMC niet meer volliep met auto’s van het personeel en er weer parkeerplaatsen beschikbaar kwamen voor bezoekers en patiënten van het ziekenhuis? Wat was het effect van het verstrekken van E-fietsen aan WKZ-personeel en welke motieven hebben medewerkers om nog steeds hun E-fiets naar huis te gebruiken omdat ze in Houten wonen? Bedenk ook wat de effecten waren van nieuwe arbeidsvoorwaarden met autokostenvergoedingen in uw *eigen* gemeentelijke organisatie als voorbeeld. Bedenk dat er reeds honderden bedrijven de CO2-prestatieladder in hun bedrijfsbeleid hebben ingebouwd om bij de overheid klimaatvriendelijk te kunnen aanbesteden. De Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Onderhoud (SKAO) huist in Utrecht. In bijlage 1 beschrijven we in Trede 3 het belang van mobiliteitsmanagement voor werknemers, bestuurders en burgers. *Impulsen voor Thuiswerken i.v.m. Corona* “Corona” geeft nieuwe impulsen. Een of twee dagen thuiswerken is volgens experts het nieuwe normaal voor bedrijven in de zakelijke dienstverlening, die in stad en regio Utrecht gevestigd zijn. De drukke ochtendspits is verdwenen. Gemeente Utrecht zou, net als de Provincie Overijssel, aan bedrijven een voucher/waardebon voor een “gratis” Thuiswerkplan kunnen uitreiken om tot informatie-uitwisseling tussen overheid en bedrijven te komen. Maak dat overzicht publiek en daag het bedrijfsleven uit. Laat zien welke bedrijven vooraan lopen en welke baten er zijn voor burgers en overheid. Wij zien dat een bedrijf als ASR invloed heeft gehad op het gebruik van de auto in het woonwerkverkeer, mede doordat halvering van CO2-emissies t.g.v. verkeer en	In H11 monitoring is aangegeven welke indicatoren we belangrijk vinden om te kunnen monitoren en bijsturen. Voor het vullen van deze indicatoren zullen we de komende jaren de monitor aanvullen en verbeteren. 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

	vervoer in 2025 tot bedrijfsbeleid is verheven: de garage is niet meer toegankelijk voor werknemers die op korte afstand van hun werk wonen, in goed overleg met de OR is een fietsplan uitgevoerd, en in de regio en stad werd aan dit alles bekendheid gegeven. *ASR wil C02-emissies van mobiliteit in 2025 gehalveerd hebben.* Welke informatie en data heeft het bedrijfsleven, bijvoorbeeld de Green Business Club van bedrijven rond het Centraal Station, beschikbaar over vergelijkbare inspanningen op het gebied van mobiliteitsmanagement? Stel de eis dat met overheidssubsidie vergaarde informatie over koplopers publiek kan worden gedeeld. Bedrijfslocatie-gerichte aanpak zou een belangrijke aanvulling kunnen zijn op samenwerking tussen bedrijven en de gemeente. Hier ligt een belangrijke rol voor innovatie-officers bij de gemeente: "*Het oude normaal komt niet meer terug. De keuze die we hebben is hoe we daarop reageren"*. [5] *Vorm met ons een netwerk met (bestaande en nieuwe aanvullende) partners van zowel actieve als kwetsbare burgers. Denk daarbij aan vertegenwoordigers van kwetsbare mensen. Denk ook aan de Kracht van Utrecht.* <u>Bepaal in dat kader wie welke relevante informatie en data beschikbaar heeft die bijna of geheel ontbreken in de gebruikelijke onderzoeken en statistieken voor mobiliteit. Beoordeel hierbij welke informatie voor regio en stad nodig is en organiseer het toezicht op dataverzameling volgens de principes van Waag in Amsterdam. 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</u>. 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. We geven de gemeente in overweging de door Marleen Stikker (Waag, Amsterdam) voorgestelde besluitvormingsprincipes in dit informatiebeleid te betrekken. Zij benoemt o.a, het maatschappelijk belang van een onderscheid in bijvoorbeeld concessies aan private partijen transactiekosten en de veredeling van	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. Aanvullend op deze bestaande bronnen kan het waardevol zijn om ook nieuwe bronnen te gebruiken om inzichten te verfijnen en breder te onderbouwen. Wij hebben ook contacten met bedrijven als deze. Deze bedrijven hebben interessante data waar wij ook al deels gebruik van maken. Voor het verkrijgen van data voor de indicatoren die genoemd zijn in H11 zullen we gaan onderzoeken welke data we exact nodig hebben en hoe we die kunnen verkrijgen.

	klant/gebruikersinformatie. Sta in concessies – bijvoorbeeld aan een deel-fietsen-onderneming – geen toepassing van algoritmes in gebruikersinformatie toe. En organiseer met de Commons publiek toezicht op de naleving van de gestelde eisen, zie het volgende punt. [6] *Stel ons in staat een "Commons" te vormen van waaruit we samenwerken met zowel gemeente/stadsregio als met koploper- als infotech-bedrijven voor een "Mobiliteit voor de Commons".* Wij kennen zoals hierboven aangeduid tal van bedrijven in de stadsregio en provincie die koploper op het gebied van duurzame mobiliteit zijn of willen worden. Stel ons ook dan in staat een Commons-netwerk te vormen. Wij kennen ook o.a. grote infotech-bedrijven op deze markt actief zoals Google, en Telecombedrijven zoals KPN en privé-initiatieven, maar ook het Nederlands Verplaatsings Panel (NVP) van DAT.Mobility: bedrijven die (o.a. met algoritmes) specifieke regio-georiënteerde informatie/data (kunnen en willen) leveren. Het concept-Mobiliteitsplan verdient hier forse aanvulling. Zo zorgen de experimenten met MaaS ervoor dat grote infotech-bedrijven de gegenereerde reizigersinformatie voor eigen doeleinden gaan gebruiken, terwijl de overheid op grotere afstand van reizigersinformatie/data blijft en intussen hogere kosten voor maakt, o.a. voor een beoordeling van de gevoeligheid van weggebruikers voor informatie over verwachte reistijden in stad en regio. Iedere automobilist heeft Google Maps op zijn smartphone of een navigatiesysteem in de auto. Nog niet lang geleden gaf het route-advies van Google Maps aan dat de snelste route voor autogebruikers door de Binnenstad via de Lange Smeestraat liep. Rijkswaterstaat heeft al jaren een contract met Telecombedrijven die geanonimiseerde route-informatie van automobilisten leveren. Google Maps levert voor iedere gebruiker een overzicht in groen, oranje en rood van weggedeelten met files en andere problemen, niet alleen op de snelwegen naar en rond de stad maar tot in de haarvaten van het wegennet in de stad.	Wij hanteren in het mobiliteitsplan de term 'mobiliteit voor iedereen'. Daarmee geven wij invullen aan wat u 'rechtvaardig' noemt. Het doel daarbij is om een goede toegankelijkheid voor alle doelgroepen te borgen. Dit is toegelicht in het plan voor voetganger, fiets, OV en autobereikbaarheid. Dit betekent niet dat overal in stad en regio dezelfde mogelijkheden beschikbaar zijn, maar wel dat iedereen tenminste één reismogelijkheid ter beschikking heeft. Hiermee voorkomen we vervoerarmoede.

	Google heeft – met de data achter de hand – een compleet verkeersmanagementdatasysteem waar onze overheid naar smacht. Met Google Maps konden velen in Corona15 tijden op de smartphone zien dat de Ring Utrecht "groen" bleef, ook in de spits, terwijl diverse invalswegen rood kleurden. Zie voor de uitwerking van rechtvaardige principes ook de voorstellen van Waag Amsterdam, hierboven onder verzoek [5]. [7] <u>*Een mobiliteitsplan voor iedereen? Vervang dan het woord "slim" door "rechtvaardig".*</u> <u>Het huidige Mobiliteitsplan hanteert "slim" als voornaamste principe. Dit principe heeft in de afgelopen jaren veelal tot efficiency-operaties en privatisering geleid.</u> <u>"Slim" vervangen door "rechtvaardig" werpt echter direct licht op het verschijnsel vervoersarmoede. De slim-win-win retoriek gaat voorbij aan de ongelijkheid in stad en regio en aan de urgentie van de klimaatcrisis, waar we ook in Utrecht voor staan.</u> Het woord "vervoersarmoede" komt in het Mobiliteitsplan niet voor. In 2016 schatte het CBS dat circa 12.000 Utrechtse huishoudens een (zeer) hoog risico op vervoersarmoede heeft[*]. Ook kwalitatief onderzoek laat zien dat vervoersarmoede een significant probleem is in bijvoorbeeld Overvecht [**]. De gemeente wil in het Mobiliteitsplan garanderen dat mobiliteit in Utrecht voor iedereen toegankelijk is. Door echter vervoersarmoede niet expliciet te benoemen en geen doelstellingen te formuleren om dit probleem aan te pakken, is het risico groot dat de investeringen van de gemeente zorgen voor instandhouding of vergroting van de bestaande ongelijkheid in mobiliteit. De definitieve versie van het plan kan en moet veel scherper zijn over het belang van de daling van uitstoot, de noodzaak van anders denken over bewegen, en een verschuiving naar collectieve besluitvorming over mobiliteit. Naast *mobility-as-a-service*, geleid door marktdenken, een *mobility as the commons* geleid door democratisch en ecologisch denken vanuit samen maken we stad. Op deze manier is 'mobiliteit voor iedereen' te combineren met een sterke aanpak van de klimaatcrisis. De gemeente zou er goed aan doen dit explicieter te maken, en van het Mobilteitsplan een minder technocratisch geïnspireerd Infrastructuur-plan te maken. Organiseer het maatschappelijk toezicht op de staat van de transitie met de besluitvormingsprincipes uit verzoek [5], hierboven.	Het mobiliteitsplan doet geen uitspraken over een verbreding van de A27. Het mobiliteitsplan geeft wel aan hoe de gemeente wil dat de A27 als onderdeel van de Ring Utrecht zou moeten functioneren: er is 'enige mate van doorstroming gewenst'. Dit willen we om sluipverkeer door de stad bij grote mate van congestie te voorkomen en om de functie van de Waterlinie op termijn te kunnen afwaarderen. Of hier verbreding voor nodig is, heeft de gemeente niet onderzocht. We realiseren ons dat op de A27 ook een veiligheidsprobleem bestaat dat regelmatig tot verstoring en dus congestie leidt. Wij willen niet dat extra capaciteit van het hoofdwegennet leidt tot het aantrekken van extra autoverkeer. Nabijheid is beschreven in de RSU. Wij hebben in Slim bestemmen de inzet hierop overgenomen van de RSU. Dit een belangrijke eerste stap in de mobiliteitsaanpak van het mobiliteitsplan. In het hoofdstuk slim parkeren introduceren we de mogelijkheid om de verkeersruimte in woonstraten te transformeren naar verblijfruimte en ruimte voor duurzame vervoerwijzen.

	[*] www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/42/risico-op-vervoersarmoede-in-utrecht-en-heerlen- 2016 [**] www.denuk.nl/veel-inwoners-van-overvecht-komen-niet-buiten-hun-wijk [8] *Voeg in het plan als tekst toe: De gemeente Utrecht heeft – in lijn met de provincie Utrecht – geen behoefte aan een verbreding van de A27 door Amelisweerd.* Het is – zoals de gemeenteraad al diverse malen heeft vastgesteld - niet gerechtvaardigd deze kwestie voor 2040 te negeren. De Minister van Infrastructuur is nog altijd van plan de capaciteit van de A27 aan de Oostkant van de stad met 50% te laten groeien tot 300.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit zal niet alleen de druk op stad, maar de ook de klimaatopgave van stad en regio vergroten in plaats verkleinen. Kwantificeer de bijdrage vanuit de stad aan het binnen bereik brengen van het Parijse Klimaatakkoord, waarin voor 2030 een halvering van de CO2-emissies t.o.v. 1999 is beoogde. Kortom, neem stelling: De gemeente Utrecht ziet geen nut en noodzaak voor een verbreding van de A27 door Amelisweerd. [9] *Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter, laat actief aan buurten en wijken zien hoe nabijheid en mobiliteit in wijk, stad en regio samenhangen en bespreek de uitkomsten van deze concept-analyse met burgers en bedrijven en vraag hen om aanvullingen. Maak deelplannen op thema; experimenteer en evalueer ze met actieve burgers en bedrijven. Voor de uitwerking van drie nabijheidsthema's, zie bijlage 1.* Interessant en positief vinden we dat het plan spreekt van het belang van *Nabijheid in de stad*: wonen, werken en voorzieningen allemaal in of dichtbij de wijk (zoals verwoord o.a. in dit plan door de wethouder voor mobiliteit en groen, Lot van Hooijdonk) Hier passen experimenten, bijvoorbeeld met *vragen over en alternatieven voor absurd korte autoritten*; denk ook aan een *toegankelijkheidstoets* per wijk, in navolging van het reeds door raadsleden toegepaste *schouw*-instrument, maar wel met de opgave dat groepen in en na de schouw niet buiten de boot vallen. In de aanpak en beschrijving van effecten/indicatoren missen we echter een uitwerking over nabijheid en mobiliteit. Daarom bieden we B&W de onderstaande figuur aan met onze visie op het belang van nabijheid van mobiliteit in de leefomgeving. En de vraag hoe stad en regio willen communiceren over	Uw bijlagen zijn een toelichting op hiervoor gemaakt opmerkingen, waarop wij een reactie hebben gegeven. Daarom gaan we in de beantwoording niet specifiek in op de bijlagen.

	verplaatsingsbehoeften van mensen in een duurzame civil society. Het belangwekkende Utrechtse experiment Leefstraten (naar een idee dat enkele jaren geleden in Gent is bedacht en uitgewerkt) verdient een publieke evaluatie en bespreking met de gemeenteraad, met bijdragen van betrokken burgers en omringende bedrijven. In bijlage 1 leggen we B&W drie thema's voor die voor een deelplan in aanmerking komen. [10] *Gebruik voortschrijdend inzicht in het onderscheid tussen geplande en geleefde stad, zie bijlage 1.* In twee bijlagen sluiten we aan bij de bovenstaande verzoeken. TWEE BIJLAGEN: AANSLUITING & CONCRETISERING We maken gebruik van voortschrijdend inzicht en onze ervaringen in de geplande en geleefde stad, geïnspireerd door het Advies van de Raad voor de Leefomgeving, 2020 en beschrijven drie thema's voor nabijheid en mobiliteit Bijlage 1: Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter met thema's voor *basisscholen, evenementen en reizigersinformatie* Tevens beschrijven we invullingen en oplossingen, die we hebben afgeleid van de zeven treden van de ladder van Verdaas. Bijlage 2: Maak verwachtingen waar: Invullingen en oplossingen, afgeleid van de zeven treden van de ladder van Verdaas. Slot: We sluiten af met enkele verwijzingen en bronnen. Bijlage 1 *Maak Nabijheid en Mobiliteit concreter, laat actief aan buurten en wijken zien hoe nabijheid en mobiliteit in wijk, stad en regio samenhangen en bespreek de uitkomsten met burgers en bedrijven. Maak deelplannen op thema en experimenteer + evalueer met actieve burgers en bedrijven.* Thema 9.1 Maak een deelplan Basisscholen, nabijheid en mobiliteit ("Tweeverdieners met kinderen op de basisschool.") Wat moeten tweeverdieners doen als ze beseffen dat ze (eigenlijk) hun kinderen niet met de auto naar school willen brengen? Dan zouden ze met collega-ouders en leerkrachten kunnen bespreken over welke alternatieven zij al hebben nagedcht. Hier ligt ook een taak voor de gemeente, om te beginnen ten aanzien van de scholen en ouders die vinden dat transitie naar een duurzaam alternatief voor de hand ligt.	

	Welke lessen trekt B&W uit de honderden experimenten die in Europa in en rond scholen zijn gehouden? We missen zo'n deelplan in de Parkeervisie. Hoeveel schoolkinderen lopen of fietsen naar school? Hoeveel zouden naar school willen lopen of fietsen? Wat is ervoor nodig om hieraan te werken? In het kader van fietsen van 8 tot 88 en de fietsvisie van de Landelijke Fietsersbond 2040? Thema 9.2 Maak een deelplan mobiliteit, nabijheid en evenementen. Utrecht kent als festival- en uitgaansstad heel veel publiekstrekkende evenementen, zoals Vrijmarkt / Koningsdag, Tour de France / Giro d'Italia, Huishoudbeurs, Motorbeurs etc. De Stad Utrecht heeft inmiddels ook veel logistieke expertise opgebouwd om de stad te kunnen voorbereiden op veel publiek. Fietsers, voetgangers staan dan centraal in de logistiek voor een probleemloos verloop van een of twee dagen Tour en voor de Giro. Welke lessen trekt B&W uit deze projecten? Waar zijn voetgangersbruggen en waar zijn fietsparkeerplekken handig en hoe organiseer je een win-winsituatie met fietsenmakers in het runnen van die plekken, inclusief fietspomp of reparatie-optie? Dan wordt rekenen van belang, voor ondernemer, burger en gemeente. Inclusief berekenen wat een voetgangersbrug moet kunnen dragen. Hoeveel publiek verwachten we, en kunnen we dat aan de rand van de stad opvangen op overstapplekken ("Hubs') voor OV per bus, tram of trein met fietsparkeerplekken erbij? Thema 9.3 Maak een deelplan Verwerving en maatschappelijk toezicht op reizigersinformatie, in aansluiting op verzoek [6]. Regelmatig hebben we afgelopen jaren ambtelijk en politiek vragen gesteld hoeveel mensen dagelijks reizen binnen, vanuit of naar de stad (per auto, fiets of OV en trein). Reacties waren veelal: Goede vraag, die informatie is belangrijk maar niet beschikbaar, die informatie is er niet / niet te vinden, die informatie hebben anderen, we weten het zelf onvoldoende/zou goed zijn meer te weten/ons verkeersmodel wordt wel regelmatig geijkt met praktijkgegevens. Welke gegevens zijn dat? Van wie zijn die afkomstig -> wie weet er dan meer? Rijkswaterstaat blijkt geanonimiseerde Vodafone-GSM-telefoondata te verzamelen en te analyseren, maar publiceert ze niet en zou meer kunnen weten. NS weet alles van de	

	treinreizigers, maar wil deze informatie niet publiekelijk delen, behalve dat er 200.000 in- en uitstappers zijn op Utrecht CS. Idem voor de OV-bedrijven in stad en regio: geanonimiseerde OV-chip/reizigersinformatie willen zij niet publiekelijk delen, om hun OV-concurrenten niet wijzer te maken. Telpunten geven aantallen fietsers, maar herkomsten en bestemmingen van fietsers (“HB”) zijn onbekend. Raadslid Bram Fokke maakt– in zijn eigen tijd, met geanonimiseerde Fietstelweekdata een mooi HB-filmpje waarin je vanaf half zes in de ochtend de eerste fietsreizigers ziet fietsen. HB-Informatie van meer fietsreizigers schiet tekort. Kortom we blijven pendelen tussen het kastje en de muur. Ondertussen heeft het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) zijn zoveelste update heeft gekregen. En wordt de van CBS afkomstige Herkomst-Bestemmingsmatrix (afgeleid van OVIN/ODIN-data) als belangrijkste input voor dit Verkeersmodel beschouwd. En dit Verkeersmodel is weer benut als onderbouwing van dit Mobiliteitsplan. En daarmee zijn we terug bij af. Ondertussen lezen we dat het Planbureau voor de Leefomgeving voor haar Atlas voor de Regio geen betrouwbare cijfers op kan nemen over stedelijke en regionale verkeers- en vervoersstromen. Het PBL vindt de eerder genoemde CBS-cijfes op stadsregionaal niveau vooralsnog niet voldoende betrouwbaar. Voor wie ligt hier een opgave, wanneer je bedenkt dat de CBS-cijfers tot stand komen doordat het CBS (onregelmatig) 40.000 Nederlanders vraagt een persoonlijk dagboekje van 1 dag met hun verplaatsingen in te vullen. Dit leidt tot een supergrote geanonimiseerde Excel-sheet met de Herkomst en Bestemmingen en postcodes van de mensen die meedoen, vervat in de HB-matrix. Hoe kan de stadsregio zelf meer te weten komen van stadsregionale verkeersstromen?	

	Buiten het stadskantoor beschikken info-techfirma's als Google, Uber, Telecombedrijven en adviesbureaus over veel meer data en informatie, die tegen hoge tarieven aan overheden te koop worden aangeboden. Hier ligt volgens ons een kans. Welke kennis en/of innovatie heeft de stad nodig en wie heef wat onder welke voorwaarden beschikbaar? In het concept missen we antwoorden op deze vragen en een strategie. We stellen aan de gemeente voor om uit te wisselen welk informatie zij voor een duurzame transitie met een duurzaam en rechtvaardig mobiliteitsplan nodig heeft en hoe het maatschappelijk toezicht op de verwerving van reizigersinformatie kan worden verbeterd, in aansluiting op voorstellen van Marleen Stikker / Waag Amsterdam, zie punt 6. Bijlage 2 *Maak verwachtingen waar: invullingen/oplossingen afgeleid van de zeven treden van de* *ladder van Verdaas.* We zoeken in deze bijlage aansluiting bij de andere verzoeken uit onze Zienswijze. In 2009 publiceerden wij als Kracht van Utrecht onze analyse in ons eerste rapport. Als afwegingskader stelden we de zeven treden van de ladder van Verdaas voor: zie onderstaande figuur uit 2012. Vanuit onze "drone" met uitzicht over de stad en stadsregio concretiseren we onze verzoeken aan B&W per trede van de ladder van Verdaas. We maken gebruik van voortschrijdend inzicht en onze ervaringen in de geplande en geleefde stad, geïnspireerd door het Advies van de Raad voor de Leefomgeving, 2020. 1 = Trede 1: Koppel beleid Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit, Parkeervisie en PR-beleid van de stad aan elkaar	

	A. Breng in navolging van Verzoek [1] en [2] het duurzame algemene doel in als doel voor de Ruimtelijke Strategie van Utrecht (RSU. B. Formuleer beleid dat B&W de bij herinrichting te realiseren ruimtewinst, bijvoorbeeld door (E-)auto-delen per straat of wijk in straat/buurt, in overleg met straat of buurt vaststelt. C. Vertaal dit doel dan ook direct door in Parkeerbeleid. Zo'n doel geeft de Parkeervisie fysiek en mentaal de ruimte. D. Toon en formuleer meer lef in het PR-marketingbeleid van de gemeente om de wereld te laten weten dat de stad als voorbeeld van de wereld dient en laat zien hoe nabij het overall-doel is. Het is belangrijk om A, B en C te doen, in plaats het doel voor dit plan van de RSU af te leiden. Juist omdat B&W de RSU. De Omgevingsvisie en de Parkeervisie og in 2021 verder wil uitwerken. B is belangrijk omdat de initiatieven in de stad willen weten wat het gevolg is als zij draagvlak in hun buurt voor een autodeelproject hebben gerealiseerd. Gaat het parkeerbedrijf voor de lege plekken nieuwe parkeervergunningen verstrekken, waardoor de ruimtewinst weer te loor gaat? Of krijgen de bewoners eigen speelruimte en hebben zij invloed op het resultaat? Denk aan extra speel- zit- en wandelgelegenheid, fietsparkeerplekken, op voorzet van het auto-deel-initiatief zelf. Als toelichting bij C en D geven wij aan dat de ontwerp-parkeervisie een algemeen doel mist om richting te geven. In de Parkeervisie missen we daarnaast ook informatie en data van het aantal openbare en privé-parkeerplaatsen + de honderden (zo niet duizenden?) parkeerplaatsen in betegelde voor-of achtertuinen van verkochte koophuizen. Ook al omdat er geen gemeentelijke regels waren om dit te voorkomen. Hoe belangrijk is deze ontwikkeling? Publiceer wat de gemeente weet. Slechts een deel hebben wij op foto kunnen vastleggen. Koppel domein mobiliteit aan domein water. Het betegelen van tuinen vergroot het risico van het riooloverstromingen en ondergraaft duurzaam watermanagement in de stad.. Zou de gemeente Google kunnen verzoeken deze "gratis" parkeerplaatsen voor de stad met Google Maps in kaart te brengen? Welke algoritmes zijn daarvoor nodig en hoe gaan gemeente en de "Commons" om met de verkregen informatie? Nu is Google Nederland	

	slechts een servicefiliaal. Google zit in de USA. Gemeente pak dit aan. Welke ervaringen en tips voor het voeren van overleg contact zijn er? Toekomstig parkeerbeleid hangt samen met ruimtelijk beleid. Het ruimtebeslag van automobiliteit is immens. Welke winst is te boeken door met een algemeen doel voor demodal shift de eigen auto op grotere afstand van huis te plaatsen, in een wijk- en P&Rgarage in de stad? Welke extra kosten zijn hiermee gemoeid en in welke verhouding staan die kosten met de kosten voor een parkeervergunning in de wijk? Welke nulmeting gebruik je voor het ruimtebeslag in de verschillende wijken? Zie de grafiek, die het Ruimtebeslag voor mobiliteit (totaal = geel) per wijk voor voetganger (blauw) fiets (oranje), en auto (grijs) laat zien (project Milieufensie/Locatus). Extra belangrijk om niet alleen makelaars (die tot op heden reclame maken met voortuin = gratis parkeerplek!) maar ook huizenkopers te informeren dat de gemeente beleid heeft om groen in tuinen te behouden i.p.v. het betegelen ervan. Bedenk dat een gratis parkeerplek een waarde heeft van minimaal €25.000. *Ruimtebeslag van mobiliteit* 2 = Trede 2: Beprijs Ruimte i.v.m. Overall-doel Mobiliteitsplan. B&W verdienen de hoofdprijs in de competitie tussen duurzame steden wanneer zij nieuwe voorstellen doen voor het beprijzen van Ruimte i.v.m. Mobiliteit (Voorbeeld: Projectontwikkelaars betalen bij woningbouw mee aan OV/Onroerend Zaak Belasting). In onze visie hoort daarbij ook het anders beprijzen van autogebruik (Regionale kilometerheffing, betaald parkeren in regio, stand van zaken/winst/foto 2010-2019). Welke lessen trekt B& W uit de implementaties van emissiezones die in veel steden (Rotterdam, Den Haag, Amsterdam) tot hoge administratieve kosten leiden en onder burgers weinig draagvlak vonden? Dit soort plannen wekken veel weerstand op. Voor 2040 dien je beprijzingsinstrumenten in te zetten als stad en regio in de toekomst autogebruik willen verminderen, ook in verband met het ruimtegebruik van de elektrische auto. Draag als gemeente bij aan een beter nationaal inzicht in de maatschappelijke kosten en baten van autogebruik en nut en noodzaak van een duurzame modal shift, nationaal en regionaal. 3 = Trede 3: Ontwikkel Mobiliteitsmanagement van burgers en bedrijven, het “Nieuwe	

	Normaal" (geboekte winst 2010-2020, Winst t.g.v. Corona, Perspectief 2040) In bovenstaand punt [4] hebben we reeds toegelicht waarom we B&W adviseren de kansen voor dit thema te pakken. We denken aan een bedrijfslocatiegerichte aanpak en een in de ontwikkelorganisatie Ruimte verankerde innovatiefunctie voor een veel inniger samenwerking tussen bedrijven en de gemeente. We sluiten hierbij aan op kritiek van bedrijven die vooraan willen lopen en zij de weg kwijt raken in het contact met de gemeente. Pak die kans. Jeroen Mommers, journalist bij *De Correspondent* op het gebied van democratie en klimaat, schreef 28 januari: "*Het oude normaal komt niet meer terug. De keuze die we hebben is hoe we daarop reageren"*. 4 = Trede 4: Investeren in duurzaam Verkeer en Vervoer leidt tot voorstel 4A en 4B A. A. Maak de onderbouwing van de effecten van dit concept openbaar geef aan wat wel en wat niet is meegenomen en wat je wel meeneemt in vervolg-deelplannen. B. En leg de innovatiefunctie op deze punten voor Ruimte en Mobiliteit vast in de organisatie A. Onderbouwing van effecten van (toekomstige) investeringen in duurzaam Verkeer en Vervoer. Gaat in het Mobiliteitsplan voorgestelde OV-netwerk kannibaliserend werken op het fietsgebruik (i.v.m. samenloop van routes) en het OV-busgebruik (i.v.m. het vervallen of strekken van buslijnen en het versnellen van buslijnen door snellere routes)? Bij hoofdstuk 6.2 "Fiets" is onze zienswijze dat alternatieve routes er in het verleden niet voor zorgden dat fietsers anders gingen rijden (bijvoorbeeld via de Herenroute). De aanpak van gedragsverandering heeft tot heden niet tot omdenken geleid onder fietsers. Ook hier geven Google Maps en andere vaak gebruikte routeprogramma's aan dat fietsers voor de kortste/snelste route kiezen. Omrijden en meanderen is niet wat fietsers uit zichzelf snel zullen doen tenzij de drukte de reistijd beïnvloedt. Welk stads/regionaal fietsnetwerk heeft B&W nu voor ogen, ook voor de steeds belangrijker Oost-West-route (Leidsche Rijn–Uithof v.v.)? Hoe wil Utrecht fietsgebruik van de regio naar de stad (v.v.) faciliteren in vergelijking met het huidige gebruik? Welke fietsparkeerplekken zijn in de stad voor die (nieuwe) gebruikers gepland? Neem ook hier de bedrijfslocaties/woon- en werkverkeer mee. Zet instrumenten in om meer mensen te verleiden te gaan fietsen vanuit de regio in	

	verband met hoog inkomen/hoog autogebruik. Verbind in een nieuw fietsplan de visie van het mobiliteitsplan voor betere consistentie in beleid. Denken vanuit de fietser versterkt het idee dat fietsen een grote kanshebber blijft. Wordt er gebouwd, pas dan ook fietsparkeren in. Bouw juist meer bewaakte fietsstallingen rondom de binnenstad en bij stations als je het fietsgebruik uit de regio wilt bevorderen. In welke gevallen dient Utrecht aan te haken bij Eindhoven i.v.m. plannen met de Brainportlijn met *zelfrijdend* OV? Wie houdt deze innovatie bij? Hoe is de organisatie aanspreekbaar op innovatie? 5 = Trede met 5A, 5 B en 5 C 5A: Beter benutten van infrastructuur 5A. Verwerk in het plan een pleidooi voor 80 km/uur op de gehele Ring Utrecht, ook op de huidige A27 door Amelisweerd. Overweeg ook een maximale fietssnelheid in de stad van 20 km/uur. 5B. Benut het bestaande treinsysteem veel meer voor de regio, inclusief de voordelen/nadelen en baten/lasten (naar een drie-treinensysteem?) 5C. Benut de kansen voor versterking van het regionale fiets&bus- & tramlijnennetwerk voor het realiseren van ons overall-doel in de modal shift (verzoek [1]). • A. De baten hiervan zijn elders en eerder beschreven. Juist dit soort pleidooien snijden hout in onderhandelingen met andere overheden ten behoeve van Gezond Stedelijk Leven in stad en regio. • B. Een schaalsprong in OV/trein en fiets&trein biedt veel meer mogelijkheden dan wat B&W in het Mobiliteitsplan schrijft. Wat kan Utrecht met deze benadering aan Houtenaren bieden? Op welke manier kan de trein ervoor zorgen dat de dagelijkse autostroom vanuit Houten met 10% wordt verduurzaamd doordat meer Houtenaren de trein pakken om op hun bestemming te komen? Welke instrumenten en data heeft de gemeente Houten ter beschikking om zo'n 10% plus experiment uit te voeren? Doe dit experiment met actieve burgers en bedrijven. • C. Zo ook de relatie tussen Utrecht en Nieuwegein/Vianen v.v. Welke instrumenten en data heeft deze gemeenten ter beschikking om zo'n 10 % plus experiment uit te voeren? Doe dit experiment met actieve burgers en bedrijven. Overweeg met partners voor het buitengebied een fietsnetwerk met twee voldoende brede stroken, waarvan één voor langzaam en één voor sneller fietsverkeer.	

	6 = Trede 6: Aanpassen van Infrastructuur: Gebruik bij aanpassingen van infra een eenvoudige toets of monitor om met burgers en bedrijven te beoordelen of en welke voortgang je maakt met het experiment of in het bereiken van het overall-doel: geplande stad of geleefde stad? Het grote aantal indicatoren in hoofdstuk 11 van dit plan bemoeilijkt niet alleen het evalueren van het plan zelf, maar ook van deelplannen en uitvoeringsprojecten die hieruit voortvloeien. Stel, B&W wil een project of de uitvoering van een project in de praktijk evalueren met tientallen in hoofdstuk 11 benoemde indicatoren. Wij vrezen dat dan zowel de uitvoerder van de evaluatie als betrokken burgers en bedrijven niet meer weten waar de gemeente naar toe wil/wilde. Onze indruk is dat de gemeente uitgevoerde projecten niet zo makkelijk evalueert. We dragen vanuit ons beeld van de geleefde stad de volgende projecten aan, die om een evaluatie vragen. Wat is er goed en wat is er misgegaan bij het herinrichtingproces van de 't Goylaan? Wat vinden buurtbewoners inmiddels van de Rode Loper op de Leidseweg? In hoeverre klopt ons beeld dat burgers en bedrijven de herinrichting van het Adriaen van Ostadeplein positief beoordelen en op welke punten is nog verbetering noodzakelijk? Hoe luidt de tussenevaluatie van het Singelplan om de singels (de weg langs de Stadsbuitengracht) om te toveren tot een fietsstraat/rode loper? Waar ligt de speelruimte voor de gemeente om een geplande standaard-ontwerp-straat op de Weerdsingel om te zetten in een win-win voor de leefomgeving? Hoe denken bewoners van het Kanaleneiland nu over het onveilig ervaring verkeerssituatie en hadden gesprekken ook benut kunnen worden in het versterken van de Kracht in de Buurt? 7 = Trede 7: Nieuwe Infrastructuur voor automobiliteit Voor dit punt verwijzen we verwijzen naar verzoek [8] om in het Mobiliteitsplan op te nemen: De gemeente Utrecht heeft – in lijn met de provincie Utrecht – geen behoefte meer aan een verbreding van de A27 door Amelisweerd naar 2x7 rijstroken. Tot slot, enkele verwijzingen en gebruikte bronnen 1. Informatie over ons regionale burgerinitiatief http://www.krachtvanutrecht.nl De in deze zienswijze gebruikte figuren zijn veelal afkomstig uit rapporten en notities, die in samenwerking met bedrijven, zoals APPM, Stratagem, Strukton en Movares zijn opgesteld. Enkele figuren zijn vervaardigd ten behoeve van de Regionale Klimaattafel	

	Ruimte en Mobiliteit, die we met raadsleden en bedrijven uit regio en stad organiseren om Utrecht voorbeeldregio te laten worden voor een duurzamer ruimtegebruik en verkeer & vervoer. 2. Informatie over het adviezen van de Raad voor de Leefomgeving van A naar Beter, 2019 en het advies Toegang tot de Stad van de Raad voor de Leefomgeving (2020) ,https://www.rli.nl/publicaties/2020/advies/toegang-tot-de-stad-hoe-publieke-voorzieningen-wonen-envervoer-de-sleutel-voor-burgers-vormen 3. Meer informatie d.d. 21 januari 2021 over het thema rechtvaardig mobilteitsdenken /inclusieve mobiliteit https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/36293/onderzoek-vervoersarmoede-bestaat-bij-alledoelgroepen/? utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief week 2021-03 4. Informatie over transitiedenken en DRIFT, met een toelichting op de X-curve https://drift.eur.nl/app/uploads/2020/02/Staat-van-Transitie-Dynamiek-in-Mobiliteit-Klimaatadaptatie-en- Circulaire-Economie.pdf 5. Informatie over het achterlopen op klimaatambities op papier en nut & noodzaak van het verdubbelen van de inspanningen https://www.nrc.nl/nieuws/2020/10/30/pbl-kabinet-haalt-klimaatdoel-2030-niet-a4018064 6. Pieter Boot Projectleider Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) schreef een wetenschappelijk artikel over effecten van 10 jaar overheidsbeleid op papier https://www.nrc.nl/nieuws/2020/10/30/kabinet-laat-flinke-klimaattaak-achter-voor-opvolger-a4018128 7. Meer informatie over het belang en invulling ven het Mobilitylab en Commons is te verkrijgen bij … 8. toelichting op onze website voor professionals: Www.krachtvanutrecht-initiatief.nl en https://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/ladder-van-verdaas	
183	Ik zou graag reageren op het verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen. Met name op de wenselijke verbinding, nummer 2 Vechtbrug-Zwanenvechtlaan. Ik heb	Zie paragraaf 2.6.6.1 Brug Vechtdijk in de Nota van Beantwoording

	begrepen via de website " https://www.utrecht.nl/nieuws/nieuwsbericht-gemeente-utrecht/bruggenstudie-levert-negen-prioriteiten-op/ "dat dit verkennend onderzoek wordt meegenomen in de beleidsnota mobiliteitsplan 2040. In het mobiliteitsplan 2040 wordt niet verwezen naar het verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen. Ik heb maandag 18 januari contact opgenomen met de projectleider hierover. Hij gaf aan dat het een verkennend onderzoek is en nog te vroeg is om hier formeel op te reageren. Hij wees me wel op pagina 74 waar het regionaal fietsnetwerk opstaat, met de vraag of de brug nummer 2 Vechtbrug-Zwanenvechtlaan erop staat. Op dit overzicht staat niet de nummer 2 Vechtbrug-Zwanenvechtlaan, dus vooralsnog ga ik ervan uit dat deze brug niet in de besluitvorming rond het de beleidsnota mobiliteitsplan wordt meegenomen. Voor de volgende stappen na het verkennend onderzoek, als dat mocht doorgaan, zou het goed zijn om ook andere aspecten mee te nemen naast "de wenselijke fietsroutes". Denk hierbij aan: **Verkeersveiligheid** Door deze brug zal het verkeer op de Vechtdijk nog meer toenemen, op dit moment is de verkeersdrukte op de Vechtdijk al te druk wat leidt tot onveilige situaties. Ook zal door de nieuwe t-splitsing de fietsers een vaart hebben omdat ze van een verhoging afkomen door de brug, dit leidt tot een verkeersonveilige situatie. **Vaarverkeer** Door de brug krijgt de vecht een extra obstakel voor het vaarverkeer, dit leidt tot opstopping voor de brug met alle nadelige gevolgen vandien. Denk daarbij aan extra milieubelasting, dieseldampen en extra vaarbewegingen(nadelig gevolg watervogel stand). Verstoring op de natuur, vogels en het onderwater leven. **Milieu** De doorstroming van de vecht wordt extra belemmerd, hiervoor is afgelopen periode juist op ingezet. Zie ook bij het punt vaarverkeer, extra bootbewegingen en daardoor meer dieseldampen.	

	Natuur Op dit moment zijn er op en rond de Vecht vele kwetsbare watervogels, o.a. de aalscholver en ijsvogel. Deze zullen mogelijk verdwijnen door de aanleg van de brug. Er zijn waterschildpadden, mogelijk zullen deze dieren door de verstoring niet kunnen overleven. **Horizonvervuiling** Dit is een mooi gebied de vecht in combinatie met het Niftarlakepark, waar menig mooie foto van is genomen en waar je mensen vaak van ziet genieten. Een Fietspad met brug zou dit beeld ernstig verstoren. Laat staan de Vechtzoom Plantsoen; er zijn nu nog cultuurhistorisch overblijfselen te zien. Wanneer de brug in kwestie neer wordt gezet, zal daar dan nog minder van over zijn of helemaal verdwijnen. **Privacy** Door de brug zal de privacy van een aantal woonboot bezitters afnemen omdat vanaf de brug nu ook op de woonarken en hun tuin gekeken kan worden. **Toegevoegde waarde** Nog wel het belangrijkste is het missen van de toegevoegde waarde van deze brug. Deze brug ondersteund geen doorgaande route, niet naar Winkelcentrum Overvecht, niet naar de Vechtsebanen, bedrijventerrein en de sportvelden die daarachter liggen. Je kan uitstekend of via de Marnixbrug of over de Muinck Keizerbrug. Het fietspad wat geschetst wordt verdwijnt in de woonwijk Overvecht vechtzoom die zo' 500 meter van de andere bruggen af ligt. Zeker gezien de bovenstaande punten, heb ik bij voorbaat bezwaar tegen de aanleg van een nieuwe brug over de vecht. Mocht u nog verdere toelichting willen, dan kunt u mij mailen.	
184	*De meegestuurde foto's en bijlage bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.*	

	Hierbij dien ik als vertegenwoordiger van de groep Toekomst Balijelaan de zienswijze in op het Mobiliteitsplan 2040 Hoewel we onder de naam Toekomst Balijelaan de zienswijze indienen, bestaat de groep uit aanwonenden van de Balijelaan (' het Balijeplein') en de Vondellaan en de ondernemers/winkeliers en betreft onze zienswijze de bovenstaande combinatie van straten. Bij deze ontvangt u van ons, bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein1 Utrecht, onze zienswijze met betrekking tot het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. 2 De zienswijze is wat omvangrijk. Vandaar een leeswijzer. 1. Wie en wat en waarom bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein 2. Doel van het indienen van de zienswijze 3. Aanleiding tot indienen zienswijze met verwijzingen naar het Mobiliteitsplan 2040 4. Voorstel 5. Bijlage 1 voorbeeld ter inspiratie 1. Wie, wat, waarom bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein Toekomst Balijelaan Utrecht is opgericht door en voor aanwonenden en winkeliers/ondernemers van de Balijelaan en bij het Balijeplein aangelegen straten. De Balijelaan en het Balijeplein neemt een bijzondere positie in gezien de ligging tussen twee wijken en de functie zowel als doorgaande weg als in de zin van leefgebied met een verbindende pleinfunctie voor lokaal winkelen, ontmoeten en sociale cohesie. Daarnaast dreigen de Balijelaan, Balijeplein en de Vondellaan op meerdere manieren een belangrijk, maar vergeten en verweesd gebied te worden tussen de verschillende ontwikkellocaties zoals Jaarbeursplein, Merwedekanaalzone, kleinere bouwprojecten in de Dichterswijk, en ontwikkelingen op het gebied van parkeren en mobiliteit in het centrum en Ledig Erf. Waar de Balijelaan en het Balijeplein zelf vroeger met de plantsoenen een verbindende functie had tussen de wijken, wordt dit nu gemist. Niemand wil terug naar vroeger, maar in een slimme uitvoering kan wel de leefkwaliteit in veel opzichten verbeteren, ook in het opzicht van de sociale cohesie. We verwijzen hierbij ook naar het belang van het plein voor de veiligheid in de wijken,	

	zoals dat is al was aangegeven in de ‘ oude’ Omgevingsvisie Utrecht en daarbij behorend Omgevingsplan 2025 en Wijkactieprogramma 2014-2018 Zuidwest. We hopen met het agenderen van onze straten en plein een visie op de detailhandel een nieuwe impuls te geven die tot concrete acties zal leiden. De zorg is dat panden verder zullen worden uitgebaat door afhaalhoreca en zakelijke dienstverlening. Deze dragen niet bij aan het verbeteren van de cohesie in de wijk. En die vraagt aandacht. Dat is al te lezen in het wijkactieprogramma 2014-2018 Zuidwest en is ook te zien aan de verhoogde criminele activiteiten in de Rivierenwijk en aan de het programma Straatwaarden dat op de Maaspleinschool is gestart om verder criminele 1 Op dit moment heeft het plein, zover ons bekend is, geen naam. In deze zienswijze spreken wij voor de duidelijkheid van het document dan ook van Balijeplein. Wij stellen als bewonersgroep voor het plein de naam Balijeplein te geven. Zie verder zienswijze en de bijlage voor de gedachtebepaling en inspiratie. 2 Voor het thema parkeren verwijzen we naar de separaat ingediende zienswijze op 1 februari, met betrekking tot de concept Parkeervisie gemeente Utrecht als onderdeel van het Mobiliteitsplan. ontwikkelingen tegen te gaan. in de nieuwe Ruimtelijke Strategie 2040 wordt de Rivierenwijk bij de traditionele wijken, waarin de veiligheid op orde is. Dat is op dit moment absoluut niet zo en met de ontbrekende visie gaat dat ook niet beter worden. Een lokaal winkelgebied, een ontmoetingsplein, groen, een ontmoedigend beleid tot het maken van snelheid op de Vondellaan of Balijelaan zijn hierbij onderdeel van de hele aanpak die de buurt in de periode 2022-2025 nodig heeft en verdiend. Verbinding tussen de wijken is nu zichtbaar in onderling bewonerscontact met betrekking tot bewonersinitiatiefgroepen, de nieuwe naam van de wijkkrant: Rivierdichter (in plaats van Rivierwijker) en de contacten tussen maatschappelijke instellingen en buurthuizen en is zichtbaar in de vertegenwoordiging van onder meer deze twee wijken bij wethouder Linda Voortman. Ook de lokale winkeliers op het Balijeplein worden door inwoners van beide wijken bezocht. De pleinfunctie (ontmoeten en verblijven) is echter niet zichtbaar en deze wil Toekomst Balijelaan graag zichtbaar maken, zie ook het hierboven genoemde punt van de sociale veiligheid en voor, wat de mobiliteit betreft, voor een grotere verkeersveiligheid.	

	Inmiddels is er voldoende draagvlak voor de bewoners/winkeliersgroep gecreëerd. Toekomst Balijelaan/Balijeplein heeft een kring 1 ingericht met actieve bewoners en andere betrokkenen. Hieronder is ook de voorzitter van de ondernemersvereniging, waarmee we ook de belangen van de winkeliers behartigen, voor winkeliers en bewoners. Dan is er een kring 2 met passief betrokkenen en een kring 3 van bewoners die graag twee-jaarlijks ,of indien nodig vaker, met een (papieren) nieuwsbrief willen worden geïnformeerd. Toekomst Balijelaan heeft eerder een integrale zienswijze ingediend voor de omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan Deelgebied Merwedekanaalzone, hier verwijzen wij graag naar als het gaat om onze integrale kijk op een groene, duurzame, sociaal- en verkeersveilige, gezonde leefomgeving, ook voor de Balijelaan en het Balijeplein. Er zal tevens gelijktijdig met deze zienswijze, een zienswijze ingediend worden voor het Concept Parkeervisie . Voor 10 maart volgt de zienswijze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. *2. Doel van het indienen van de zienswijze* Doel van het indienen van de zienswijze is het agenderen van de herinrichting van dit gebied bij de gemeente Utrecht. Dit betekent dat er meer urgentie en dus prioritering moet komen voor een visie op en uitvoering van de herinrichting van de Balijelaan en bijbehorende Balijeplein, aansluitend bij visie/herinrichting Zuidpoort- Vondellaan (Mobiliteitsplan p. 136 en 137), reeds autoluwe Croeselaan, plannen auto-te gast Rijnlaan (plan Merwedekanaalzone en Mobiliteitsplan p. 106), plannen autovrije Merwedekanaalzone, aandacht voor Europalaan Noord (Mobiliteitsplan p.106) en de huidige inrichting van de Balijebrug en Koningin Wilheminalaan. Deze ontwikkelingen zijn deels beschreven in de korte termijnplanning van het Mobiliteitsplan 2040. Wij zitten tussen de ontwikkelingen in en het is daarom voor ons als belangengroep van aanwonenden, buurtbewoners en winkeliers onaanvaardbaar dat er op geen enkel gebied, dus ook niet op het gebied van Mobiliteit, een visie ontwikkeld is voor de Balijelaan, het Balijeplein en de Vondellaan. Ook in het Mobiliteitsplan 2025 komt	Het doel van het mobiliteitsplan is om een visie en aanpak op de ontwikkeling van de mobiliteitsnetwerken te geven. Het mobiliteitsplan is geen uitvoeringsagenda waarin plannen, projecten en middelen worden opgenomen. Alleen voor die plekken waar ingrepen in het functioneren van de netwerken nodig zijn, wordt in het mobiliteitsplan hierop ingegaan. Dit kunt u het beste doen door contact op te nemen met het wijkbureau. Daarnaast willen we u wijzen op de Buurtagenda Dichterswijk en de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk. Inbreng in deze aanpakken is op dit moment een effectieve

	tussen de 66 fysieke uitvoeringsprojecten, de Balijelaan en omgeving niet voor. Geen visie, geen plan…. *Wij zien dan ook voor ons dat de herinrichting opgenomen wordt in het Mobiliteitsplan 2040 en in het meerjaren-investeringsplan zodat er middelen vrijgemaakt worden in de periode 2022 -2025. We verzoeken het college van B&W dan ook met klem opdracht te verstrekken tot een aanvulling van het Mobiliteitsplan met een visie op en plan voor de herinrichting Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan.* *De bewonersgroep wil graag in gesprek komen met de gemeente en wil constructief bijdragen aaneen integrale toekomstvisie voor een levendige en leefbare, gezonde (luchtkwaliteit en verantwoord omgevingslawaai, zie CROW rapport), sociaal- en verkeerskundig veilige, groene en duurzame Balijelaan, inclusief het Balijeplein met de winkels in samenhang met omliggende straten en buurten.* *Ondergetekende neemt als een van de initiatiefnemers, belangenbehartiger van Toekomst Balijelaan en indiener van deze zienswijze deel aan de klankbordgroep Zuidpoort op 4 februari.* *3. Aanleiding voor het indienen zienswijze* De ontwikkelingen in de omgeving (zie: doel van de zienswijze) gaan binnen niet al te lange tijd impact hebben op de ruimtelijke ordening en mobiliteit van de Balijelaan en Balijeplein. In het Mobiliteitsplan Utrecht 2025 wordt de Balijelaan éénmaal genoemd in de context van plan Zuidpoort. Er is echter geen visie op de Balijelaan of het Balijeplein ontwikkeld ondanks de genoemde aansluiting op omliggende wijken en straten waar ontwikkeling volop aan de gang is. *Voor ons als bewoners is er dan ook niet iets om het mee eens of oneens te zijn, terwijl ons leefgebied zich wel te midden van alle ontwikkelingen bevindt.* Dat de Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan niet wordt meegenomen in die visie maar wel die plek verdient, blijkt ook uit het Mobiliteitsplan 2040, namelijk: - Dat de BBV als *'ander knelpunt'* (fietsnetwerk) lijkt te worden aangemerkt (figuur p.77) *NB In dit figuur mist 'knelpunt oversteekbaarheid en te verbeteren richtingen' Vondellaan en*	manier om uw wensen onder de aandacht van de gemeente te brengen. Met het aangeven op de kaart als 'ander knelpunt' geven we juist aan dat hier meerdere aandachtspunten spelen. Daarom is in de kaart op pagina 77 is aangegeven dat deze hoofdfietsroute 'te verbeteren' is. Zowel de Balijelaan als de Vondellaan hebben geen functie als spaak.

	Balijelaan/Balijeplein. - Dat de Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan lijkt te worden aangemerkt als hoofdfietsroute (figuur p.71). Op pagina 78 worden bij de nieuwe schakels wel de fietsbruggen over het Merwedekanaal genoemd, maar niet de Balijelaan, terwijl deze nu absoluut niet voor de functie hoofdfietsroute is ingericht. Dit gezien de bijzondere situatie van een smalle ventweg met geparkeerde auto's zowel aan de oneven als aan de even kant waar zowel bewoners met de auto en fiets als ook de voorbijgangers met de fiets en auto gebruik van maken , een hoofdweg met busverkeer en een stijgend aantal voetgangers. Nu al ontstaan met regelmaat gevaarlijke situaties bij de stoplichten Balijeplein en bij de afrit fietspad/Balijelaan ter hoogte van nr 40). Ook deze situatie onderstreept de noodzaak van een integrale visie en verdient het gebied aandacht in het Mobiliteitsplan 2040. - Dat Balijeplein en omgeving aangemerkt wordt als winkelstraat en wijkwinkelcentrum (p.65). Al in de notitie Detailhandel Utrecht 2015 wordt gesproken over het belang van een levend plein met lokale winkeliers. Dit vraagt om een nieuwe inrichting. - Dat onduidelijk in de plannen te zien of te lezen is of Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan inderdaad een spaakfunctie hebben. Dat onduidelijk te zien en lezen is hoe die eventuele spaak-functie van de Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan vorm krijgt als het OV betreft: bus of tram? Wordt Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan voor het ontlasten van het Centraal Station een serieuze mogelijkheid geacht voor het verlengen van bijvoorbeeld de tramroute vanuit Science Park naar Papendorp? Of blijft het bij een busverbinding Papendorp- Vaartsche Rijn-Utrecht Oost? (p. 69 en p.81 en p.101). - Dat onduidelijk in de plannen te zien en te lezen is in welke categorie de straten Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan vallen als het gaat om de termen ' stedelijke verbindingsweg' (p.101) , ' verblijfsstraten' maar ook het opschuiven van de binnenstadsgrens (P.11 concept Parkeervisie) gezien de ontwikkeling van de	Voor een snelle verbinding (hoogwaardige bus of tram) tussen USP en Papendorp is het Wiel voorzien, en niet een verbinding door de stad heen langs de Balijelaan. De figuur op pagina 99 laat zien dat de route Balijelaan – Vondellaan een 'verbindingsweg richting het centrum is, voor verkeer van en naar de parkeergarages aan de zuidzijde van Hoog Catharijne en omgeving Mariaplaats. Daarmee is deze route geen 'verblijfsstraat'. Dat klopt. De Dichterwijk en de omgeving van station Vaartsche Rijn (de kop van de Rivierwijk) zijn aangemerkt als A-gebied. De onderbouwing bij het Mobiliteitsplan laat zien dat er geen grote effecten zijn door deze keuzen. Dit wordt in enkele studies verder onderzocht. In de Zuidweststudie is dit onderzocht. Uit deze studie blijkt dat het mogelijk is om met b.v. een 30 km/u regime op de Rijnlaan te voorkomen dat er verkeer verschuift van de Europalaan naar de Rijnlaan. Uit de Zuidpoortstudie blijkt dat bij de voorgestelde variant 4a er verschuiving van verkeer is naar de Vondellaan. Bij de verdere uitwerking van de keuzes voor de Zuidpoort zal meegenomen worden wat dit betekent voor de Vondellaan.

	Merwedekanaalzone en het Jaarbeurskwartier, en hoe dat zich verhoudt tot de knooppunten en de snelheid op Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan. 3 3 Uit de concept parkeervisie figuur p. 11 lijkt Balijelaan tot Vondellaan te gaan horen tot A zone nieuw. Dit is echter niet duidelijk te zien. - Dat Balijelaan/Balijeplein , aansluitend op de Vondellaan, ontbreekt in het rijtje straten waar een verbeterde leefbaarheid van gebieden in en rond het centrum als opdracht wordt geïdentificeerd (p.106). - Dat onduidelijk is wat het afwaarderen van de Europalaan-Noord van stedelijke verbindingsweg naar ontsluitingsweg en de bijbehorende randvoorwaardelijke maatregelen om ongewenste routekeuze-effecten tegen te gaan (Rijnlaan) op pagina 101, betekenen voor de Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan. - Dat in het mobiliteitsplan niet meegenomen is wat de mobiliteitseffecten op het gebied van verkeersdrukte, veiligheid, leefbaarheid op de Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan zullen zijn als consequentie van de verschillende integrale keuzes tussen netwerken: A. het autoluw maken van het Ledig Erf (p. 129 plan Zuidpoort) B. van de knip in de Catharijnesingel (p.130 plan Stationsgebied Oost) C. van de hoofdfietsroute (p. 131/132 plan Binnenstadsas) D. van de hoogwaardige OV vervoer verbinding (p. 134/135 plan Stationsgebied-Noordwest - Dat Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan niet toegevoegd zijn in het plan van de verkleining verkeersruimte en de kwaliteitsslag openbare ruimte (met name voor verblijven en groen), hoewel behorend bij omgeving station Vaartsche Rijn (p.136). 4. Voorstel toevoegingen aan het Mobiliteitsplan De situatie is complex en dat beseffen we goed. U heeft als gemeente daarbij de betrokkenen ook nodig. Een bijeenkomst op basis van design thinking of een dergelijk proces, met stakeholders en deskundigen en mogelijk iemand uit de creatieve sector, zou toch moeten kunnen leiden tot de start van een innovatief plan voor deze straten, dat past bij de nieuw stedelijke ontwikkelingen in de buurt, waarbij de Balijelaan, het Balijeplein en de Vondellaan een leefgebied wordt waar we allen trots op kunnen zijn. Zie ook de bijlage ter inspiratie. Wat is daarvoor nodig?	Omdat er in de omgeving van dit gebied reeds meerdere ontwikkelingen plaatsvinden met mogelijke effecten voor de omgeving Vondellaan/Balijelaan, raden we u aan om bij de participatie van deze projecten aan te haken en uw ideeën in te brengen (de hierboven genoemde buurtaanpak Dichterswijk, buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk en Zuidpoort).

	- Een visieontwikkeling Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan 2022-2025. - Balijelaan/Balijeplein en ook de Vondellaan Verkeersruimte verkleinen en kwaliteitsslag openbare ruimte voor verblijven en groen rond Station Vaartsche Rijn (p.129 en p. 136), ook voor de sociale cohesie, verminderen van ondermijnende activiteiten/criminaliteit van Balijelaan en Balijepein en aangrenzende straten en wijken. De Balijelaan is een gemakkelijke vluchtweg en dat zal zonder aanpassingen zo blijven. Ook het verlengen van de 30 km per uur zone tot de Balijebrug zou hierbij helpen. - Balijelaan en Balijeplein toevoegen aan rijtje met Vondellaan mbt verbetering leefbaarheid in en rond het Centrum (p.106), medenemend de functie die het plein met de lokale winkels kan hebben als verbindende verblijf- en ontmoetingsplek zodat de Balijelaan, het Balijeplein de Vondellaan niet een stedelijke doorgaande route worden voor wandelaars, fietsers en gemotoriseerd verkeer – met alle nadelen vandien - , maar zich ook presenteren als een groene plek in de stad waar fijn geleefd, gewoond , gewerkt en gewinkeld wordt. *Wat betreft het parkeerbeleid hebben wij als Toekomst Balijelaan separaat een zienswijze Concept Parkeervisie ingediend.*	
185	Het Mobiliteitsplan 2040 spreekt stevige ambities uit over het verbeteren van de bereikbaarheid en de duurzaamheid van de mobiliteit van de gemeente Utrecht. Deze ambities spreken mij aan. Het plan bevat op een heel aantal gebieden goede ambities in de doelstellingen. Ik vind de vertaling naar beleid en de verbinding met andere stakeholders jammer genoeg achter blijven bij de ambities in de doelstellingen. In de opbouw van het stuk mis ik de directe relatie tussen de maatschappelijke opgaven (zoals bereikbaarheid en duurzaamheid) naar de maatregelen. Ze komen pas in paragraaf 10.3 echt tot zijn recht. Zo'n directe relatie zou het stuk veel krachtiger maken. Dit zou 3 voordelen opleveren: Een onderbouwing van nut en noodzaak, een onderbouwing of dit plan wel voldoende is. Door de ambities centraal te stellen kunnen de bijdrages van dit plan (door de modal shift) ook meetellen naar de CO2 reductie doelen van het klimaatakkoord, zoals doorgerekend door het PBL. En door de ambities centraal te stellen kunnen andere stakeholders (regionale en nationale wegbeheerders, maar ook bedrijven en instellingen) zich nu klaar gaan maken voor de	Het mobiliteitsplan betreft een visie en een aanpak voor de mobiliteitsopgaven, in samenhang met verstedelijking en de klimaatopgave. Concretisering hiervan naar maatregelen vindt plaats in uitvoeringsprogramma's en gebiedsontwikkeling. Dat is veel te omvangrijk om in één document onder te brengen. De visie en de aanpak is voor de gemeente concreet genoeg om gesprekken met stakeholders, werkgevers en medeoverheden aan te gaan om de verdere uitwerking. De monitoring vindt plaats op de doelen en niet op maatregelen. Dat is voldoende

	nieuwe wereld met de nieuwe modal split. Ook maakt een directer verband tussen ambities en maatregelen het mogelijk om op basis van monitoring gegevens gedurende het plan bij te sturen. Het plan komt mij nu vrij statisch over, terwijl de wereld versnelt. Ten tweede loopt het mobiliteitsplan 2040 loopt vooruit op de ruimtelijke strategie van Utrecht voor 2040. Deze ruimtelijke strategie zal in januari/februari/maart 2021 beschikbaar komen om op te reageren. https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/ruimtelijke-strategie-utrecht-2040/ Borging van stap 1: “slim bestemmen”, zou hier in grote mate vorm moeten krijgen. Het mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht moet voldoen aan de randvoorwaarden uit de Provinciale omgevingsvisie, de Omgevingsverordening en de PlanMER provincie Utrecht zoals die binnenkort worden vastgesteld. Mijns inziens ligt de duurzaamheidsambitie onvoldoende om de provinciale doelstelling van energieneutraal zijn inclusief vervoer te halen. De modal shift zal sneller moeten gaan, omdat in 2040 nog een gedeelte van de stroom voor elektrische mobiliteit niet-duurzaam zal zijn. Voorts mis ik beleid voor functiemenging in bestaande en nieuwe wijken om stap 1: “slim bestemmen” ook van doen te maken. Het hele stuk mist ook beleid op de helft van de mobiliteit in de gemeente Utrecht: het verkeer van en naar de randgemeenten. Om effectief te zijn zou dit explicieter aan bod horen te komen in het Mobiliteitsplan 2040. Al met al vind ik het Mobiliteitsplan 2040 wel een goede kant op gaan, maar op een aantal aspecten onvoldoende stevig in het vormgeven van de ambities. Tenslotte: wilt u de ontvangst van dit bezwaar bevestigen, en zowel reageren op mijn bezwaar in deze brief als op de punten die mij zijn opgevallen in de stukken (in de bijlage) ?	om te kunnen bepalen of het totaal aan maatregelen voldoende bijdraagt aan de doelen. 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. De visie en aanpak van het Mobiliteitsplan sluiten ons inziens goed aan bij de duurzaamheidsambities van de omgevingsvisie van de provincie. Om dit te kunnen halen zijn ook veel nationale maatregelen nodig (b.v. fiscale maatregelen) die buiten de scope van het mobiliteitsplan liggen. Dit is een onderwerp dat verder toegelicht wordt in de RSU 2040, maar staat ook benoemd in het Mobiliteitsplan op pagina 45, punt 1. De visie en aanpak gaat over alle mobiliteit in, van en naar de gemeente Utrecht, dus inclusief mobiliteit naar de randgemeenten: het Wiel met spaken loopt door tot in de randgemeenten, het fietsnetwerk is onderdeel van het regionaal fietsnetwerk, P+R zal grotendeels in de regio gerealiseerd moeten worden, etc.

186	Hiermee wil ik graag reageren op het mobiliteitsplan. In het plan wordt verschil gemaakt tussen verschillende soorten mobiliteit. Ik lees het plan zo dat de mobiliteit met de geringste snelheid, namelijk: verblijven en lopen, de meeste bescherming geniet. In mijn dagelijkse ervaring van de al uitgevoerde delen van het mobiliteitsbeleid gaat die bescherming ten koste van het fietsen, vooral in de binnenstad. De stallingsmogelijkheden voor fietsen in de straat worden steeds meer afgebouwd. Wat is er mis met fietsen die langs de grachten aan het hekwerk staan? Een prachtig Hollands straatbeeld in mijn ogen. En steeds meer straten worden voor fietsverkeer afgesloten. Deze benadering van de fiets in de binnenstad wordt ook beschreven in het voorliggende plan. Hierin is bijvoorbeeld opgenomen dat fietsverkeer door de binnenstad moet worden omgeleid. Hiermee wordt ontkend dat het stadsgebied groot is en de afstanden vanuit de wijken naar de binnenstad te lang om alleen voetgangers in het centrum onvoorwaardelijk welkom te heten. Ook de fietser moet in het centrum alle ruimte krijgen en mag niet achtergesteld worden bij de voetganger. Aan de andere kant wordt er in het plan niet de keuze gemaakt om het autoverkeer echt te ontmoedigen. De auto kan nog steeds grote delen van de openbare ruimte in de binnenstad voor verkeers- en parkeerruimte in beslag nemen. Ik ben het er niet mee eens dat alle delen van de stad voor alle vervoerssoorten bereikbaar moeten zijn (pagina 35 in het mobiliteitsplan). In mijn optiek zou de binnenstad autovrij moeten zijn. Het lijkt me dat uitzonderingen voor diegenen die zonder auto niet mobiel zijn of voor bezorgdiensten, met technische middelen geregeld kunnen worden. De historische binnenstad is niet voor de auto gemaakt en dit vervoermiddel zou nu eindelijk deze ruimte moeten verlaten. Laten we een voorbeeld nemen aan Madrid en Parijs, wereldsteden die de auto steeds meer uit hun centra weren! De stad wordt er aantrekkelijker , rustiger en veiliger mee. Op die manier kan ook ruimte gecreëerd worden voor verkeers- en stallingsruimte ten behoeve van de fiets, het vervoermiddel van de grote meerderheid van de bezoekers. Verder mis ik in het plan beleid ten aanzien van weesfietsen.	We constateren dat de fiets in de mobiliteit van Utrecht zodanig omvangrijk wordt, dat er hinder voor met name de voetganger ontstaat en de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte hieronder leidt. Voor drukke plekken zoals het stationsgebied en de binnenstad kiezen we daarom steeds meer voor inpandig stallen. Het omleiden van fietsverkeer betreft alleen doorgaand fietsverkeer. Het blijft gewoon mogelijk om met de fiets overal in de binnenstad te komen (uitgezonderd de beperkingen van het voetgangersgebied). Onze visie en aanpak sluiten hier min of meer bij aan. Overal moeten kunnen komen met de auto betreft verkeer dat geen alternatief heeft. Naar verwachting wordt met de auto naar binnenstad gaan voor mensen die wel een alternatief hebben zodanig onaantrekkelijk dat ze liever voor fiets of OV kiezen. Dit wordt verder uitgewerkt is de Nota Fietsparkeren bij de Parkeervisie.

	Overigens maak ik veel gebruik van deelauto's en ben het dan ook eens met het beleid hieromtrent.	
187	*De meegestuurde kaart bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Met grote belangstelling hebben wij de actualisatie van het Mobiliteitsplan 2040 gelezen. We steunen de ambitie om meer ruimte te creëren voor de mens, meer aandacht te geven aan de voetganger, voor verblijven in de stad, en de inzet op een uitstekende fietsinfrastructuur. Ook het slimmer sturen op mobiliteitskeuzes zien we als een kansrijke (zo niet noodzakelijke) strategie om de ambitie te realiseren. Wij denken met u dat het belangrijk is om stevig te sturen op stille, duurzame en gezonde mobiliteit voor gezond stedelijk leven in een steeds vollere, verdichtende stad. We willen tegelijkertijd graag een belangrijke aanvulling bepleiten, en dat is een meer expliciete inzet op de voetganger door het opnemen van een voetgangersnetwerk op het schaalniveau van de stad. Wandelen leeft bij bewoners. Dat was al zo voor de coronacrisis, blijkens de talloze lokale wandelinitiatieven, van reeds gerealiseerde wandelrondjes tot plannen voor nog meer ommetjes. Nieuwe routes die de afgelopen jaren zijn toegevoegd aan de stad worden bijna direct volop gebruikt. En als de coronacrisis ons iets geleerd heeft is het enorme behoefte van Utrechters om direct in de eigen woonomgeving te kunnen wandelen en sporten. De toename van lopen was het afgelopen jaar overal op straat te zien. Het mobiliteitsplan 2040 is een kans om de voetganger daadwerkelijk een volwaardige plek te geven, en dat betekent dat dit wat ons betreft ook vertaald zou moeten worden naar een kaart met het stedelijk loop--- en wandelnetwerk. Dit is opgebouwd uit enerzijds een rustig groen netwerk waardoor je op een ontspannen manier door de stad kunt bewegen (mensvriendelijke mobiliteit), vanuit huis een rondje in het groen kunt lopen en nabij verkoeling kan zoeken in de zomer. Anderzijds uit een levendig functioneel bestemmingsgericht netwerk dat bewoners naar scholen, winkels en werkplekken leidt.	Dank u wel voor uw steunbetuiging. Zie voor antwoord op uw reactie paragraaf 2.5.1. in de nota van beantwoording. Mede n.a.v. uw reactie nemen wij 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.

	Wij denken dat dit het moment is voor een voetgangersnetwerk, om twee redenen. Ten eerste omdat de tijd rijp is om de voetganger als volwassen vorm van mobiliteit te behandelen, niet alleen om naar een winkel verderop te lopen of voor een ommetje van 2 km, maar als hoofdmodaliteit. Steeds meer mensen zoeken een manier om beweging in hun dagelijks leven op te nemen en lopen leent zich daar toe. Het 'Erik Scherder'---effect en de populaire Ommetje---app van de Hersenstichting zijn een illustratie daarvan. Ten tweede omdat op het moment dat in het Mobiliteitsplan wel de netwerken voor fiets, bus, tram, trein en auto worden vastgesteld zonder een netwerk vast te stellen voor de voetganger, onbedoelde maar ongewenste doorsnijdingen van loop--- en wandelroutes kunnen ontstaan. Er vindt dan überhaupt geen afweging over het belang van de wandelaar plaats bij de verdeling van de ruimte. Dit betekent kortom dat er een aanvulling nodig is op de wandelnetwerken op lokaal niveau (zoals genoemd in het Mobiliteitsplan). We hebben met een groep bewoners uit verschillende delen van de stad samen nagedacht hoe dit wandelnetwerk vorm zou kunnen krijgen. Als we het bestaande knooppuntennetwerk, gemeentelijke plannen voor gebieden en lokale initiatieven aan elkaar knopen in een stadsbreed wandelnetwerk wordt de stad veel wandelbaarder, met uitstekende kansen voor het realiseren van meer groen en versterking van de biodiversiteit. Concreet bepleiten wij om het Mobiliteitsplan op de volgende punten aan te vullen c.q. aan te passen. <u>1) Toevoegen: een kaart met een stadsbreed voetgangersnetwerk</u> Deze extra kaart bevat het routenetwerk voor de voetganger/wandelaar. De kaart moet ons inziens 1) het groene stadswandelnetwerk omvatten (niet alleen voor recreatie ook voor mobiliteit) en 2) een hoogwaardig toegankelijk bestemmingennetwerk. Wij hebben zelf ter inspiratie een voorbeeld gemaakt van het groene stadswandelnetwerk (zie bijlage) en bieden onze hulp aan bij het opstellen van een definitieve kaart voor het Mobiliteitsplan.	Zoals hiervoor aangegeven voegen we toe om zo'n stadsbreed wandelnetwerk te gaan ontwikkelen. Dit lukt niet meer in het mobiliteitsplan. Bij de ontwikkeling van voetgangersnetwerken kunnen we van uw bijdrage gebruik maken.

	Met deze kaart zorgen we ervoor dat bestaande wandelnetwerken op het netvlies komen te staan --- als eerste stap in een volwaardige ruimtelijke afweging. Het vormt de basis voor het koesteren en verbeteren van het wandelnetwerk op stadsniveau. Bij nieuwe ontwikkelingen kunnen knelpunten voor wandelaars worden voorkomen c.q. kansen worden benut, en bij bestaande knelpunten kan worden gezocht naar oplossingen. De bijgevoegde aanzet voor het groene stadswandelnetwerk is opgebouwd uit: • het bestaande wandelknooppuntennetwerk • stadsparken • grotere wandelrondjes, zoals stadseiland, Singel, rondje Oog in Al, het Lint in het Maximapark • kanalen, grachten sporen, lijn--- en ringparken • ambities uit gemeentelijke gebiedsplannen (bijvoorbeeld Amsterdam Rijnkanaal) en burgerinitiatieven (zoals zusterparken, ringparken) Het groene stadswandelnetwerk heeft enige overlap met de groenblauwe netwerken kaart uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (zoals afgelopen week naar buiten gebracht), maar is zeker niet hetzelfde. De kaart met groenblauwe netwerken bevat veel doorgaande verkeersaders zoals de Kardinaal de Jongweg, Brailledreef en Lessinglaan. Deze wegen hebben weliswaar veel groen maar zijn voor de voetganger bijzonder onaantrekkelijk. Dit zijn niet de dragers voor een groen stadswandelnetwerk. De meeste groenblauwe verbindingen op de kaart zijn dat daarentegen zeker wel en het is fantastisch dat wordt ingezet op verbetering van deze verbindingen voor de voetganger. De kaart met groenblauwe netwerken laat zien dat redeneren vanuit de voetganger nodig is om tot een goede kaart te komen. We hebben ons nog niet gewaagd aan het maken van een voorbeeld voor de tweede kaart, het hoogwaardige toegankelijke bestemmingennetwerk. Daar is de expertise vanuit Solgu voor nodig, maar ook daar denken we graag over mee. 2) Toevoegen van de voetganger aan verdeling vervoerwijzen en prognoses <u>Bij de cijfers over de verdeling van vervoerwijzen en prognoses voor 2040 op blz. 19 en 21</u>	Het klopt dat de voetganger niet in het verkeersmodel zit. Dit komt omdat over de voetganger te weinig data beschikbaar is én omdat het schaalniveau van het verkeersmodel korte ritten niet meeneemt. De gebiedsindeling van het verkeersmodel is daarvoor te grof. Het daarom niet mogelijk een prognose te maken van lopen in 2040. We hebben daarom gekozen om in het mobiliteitsplan aan de vervoersgegevens voor fiets, OV en auto weer te geven, en de ontwikkeling daarin. Dit kunnen we meenemen bij het ontwikkelen van voetgangersnetwerken.

	ontbreekt de voetganger. Waarschijnlijk is dat zo vanwege het schaalniveau (Regio Utrecht) en het ontbreken van cijfers in het Verkeersmodel. Er zijn weliswaar cijfers opgenomen over de voetganger binnen de gemeentegrenzen, maar je leest er makkelijk overheen en hier is geen prognose voor 2040 opgenomen. Niet meten = niet weten= is vergeten…wij zien graag op blz. 26 een diagram voor de stad Utrecht, inclusief de voetganger. Er is overigens ook een plek waar we de voetganger graag geschrapt zien (of op 0 zetten) en wel de stilstaande voetganger op blz. 33. Auto's en fietsen parkeer je en deze nemen dan (publieke) ruimte in, maar de benenwagen niet. Deze is geheel geïntegreerd in de mens. 3) Toevoegen: aandacht voor 'wandelafstemming' tussen naburige ruimtelijke ontwikkelingen De waarde van het in beeld brengen van een stadsbreed voetgangersnetwerk ligt onder meer in het agenderen van aansluitingen tussen lokale wandelnetwerken. Als voorbeeld kijken we naar de omgeving van station Zuilen. Hier worden drie (nieuwe) lokale netwerken ontwikkeld: een in het Wisselspoorgebied, een in het Cartesiusdriehoekgebied en een in het Werkspoorkwartier. Hoe gaan die drie netwerken op elkaar aansluiten? Niemand neemt daar nu verantwoordelijkheid voor, terwijl het voor alle drie de gebieden een meerwaarde betekent. Het is van belang dat de gemeente een regierol vervult bij het structureel op elkaar laten aansluiten van lokale wandelnetwerken bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen. Ons voorstel is om deze gemeentelijke regierol in het Mobiliteitsplan 2040 procesmatig te verankeren. 4) De potentie van kruisbestuiving 'groen en ommetjes' accentueren Het is misschien omdat het een Mobiliteitsplan is, maar de samenhang tussen wandelroutes en groen en biodiversiteit krijgt weinig aandacht. Het plan stipt het aan (in de passage over voetgangersnetwerken op blz. 67 wordt de link gelegd met 'Groen in de wijk en verbindingen naar parken en groengebieden i.s.m. het Meerjaren Groenprogramma') maar dit kan in het kader van Gezond Stedelijk Leven meer aandacht gebruiken. 5) Aanpassing tekst over voetgangersnetwerken en speerpunten Wij stellen voor de passage over voetgangersnetwerken (blz. 67) aan te vullen met de cursieve gedeeltes. Ook voor voetgangers denken we in netwerken, en wel op twee schaalniveau's. Lokale	Zie hiervoor de aanpassing in het Mobiliteitsplan zoals beschreven in paragraaf 3.2 van de Nota van Beantwoording.

	Voetgangersnetwerken Om lopen aantrekkelijker te maken, is om te beginnen een zeer fijnmazig netwerk nodig, met kort 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. Op basis daarvan en in samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op wijkniveau bepaald worden welke routes op wijkniveau verbeterd zullen worden. 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 Voetgangersnetwerken op stadsniveau: ruimte voor gezonde mobiliteit, sporten en recreatief wandelen Naast het voetgangersnetwerk op lokaal niveau stellen we een groen netwerk op stadsniveau vast. We gaan het groene stadswandelnetwerk op stadsniveau uitwerken. In samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op stadsniveau bepaald worden welke routes verbeterd zullen worden. Het groene stadswandelnetwerk is gebaseerd op de volgende uitgangspunten: • het groen stadswandelnetwerk heeft een logica op het niveau van de stad • het wordt mogelijk om de hele stad op een ontspannen manier door te lopen in/langs groen, zodat alledaagse mobiliteit kan bijdragen aan gezond en fijn leven in de stad • het verbindt wijken onderling en het centrum met de rest van de stad • het verbindt parken onderling en het verbindt de stad met buiten • het verbindt woon--- en werkgebieden met recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten, ter ondersteuning van een gezonde leefwijze • focus op kanalen, grachten en sporen als natuurlijke lijnen om langs te lopen • het groene stadswandelnetwerk bevindt zich op 5 minuten lopen vanaf elke voordeur.	Dergelijke speerpunten zijn reeds meegenomen in paragraaf 4.2 (pagina 51) van het mobiliteitsplan bij eisen in kader van gebiedsontwikkeling voor verblijven, voetganger en fiets.

	We stellen voor om bij “De belangrijkste speerpunten voor de voetganger zijn” op bladzijde 68 twee punten toe te voegen: • Een volwaardige plek voor de voetganger bij nieuwe (gebieds---)ontwikkelingen, door het routenetwerk vanaf het begin mee te ontwerpen en op de kaart te zetten en door nieuwe ontwikkelingen te laten bijdragen aan het omliggende voetgangersnetwerk • Het ontwikkelen en koesteren van een groen stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad Graag denken we mee bij een nadere uitwerking van zo’n stadswandelnetwerk.	
188	Met belangstelling hebben we kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. We zijn positief dat de gemeente, als actualisering van het eerdere ‘Mobiliteitsplan 2025 Slimme Routes Slim Regelen’ een vervolgplan maakt dat verder vooruit kijkt dan 2025. De stad ontwikkelt zich namelijk snel en gaat de komende decennia flink groeien. Dit heeft ruimtelijke consequenties. Om ook in 2040 een aantrekkelijke, groene en gezonde stad te zijn en te blijven, is er een duidelijke visie en aanpak nodig voor de langere termijn en zullen er nu al belangrijke keuzes gemaakt moeten worden. Bovendien vraagt coronacrisis snel om een aanpak, die gericht is op het vasthouden van de positieve effecten van bijvoorbeeld thuiswerken en die gericht is op het goed ruimtelijk inpassen van de anderhalve-metersamenleving. Wij kunnen ons goed vinden in de aanpak die nu in het Mobiliteitsplan 2040 wordt voorgesteld. De NMU is van mening dat een verdere groei van de automobiliteit niet reëel is, maar ook niet gewenst is in het kader van de klimaatproblematiek en het ruimtevraagstuk in de stad. Voor de leefbaarheid van zowel inwoners, werknemers als bezoekers vinden wij dat het faciliteren van de groei van de stad vooral gericht zou moeten zijn op lopen, fietsen, hoogwaardig openbaar vervoer en gedeeld (elektrisch) gemotoriseerd vervoer. Wij zien dit uitvoerig terugkomen in het Mobiliteitsplan 2040, uitgewerkt in de vijf stappen van de ‘Utrechtse mobiliteitsaanpak’. We staan achter de keuzes die de gemeente hierin maakt. In tegenstelling tot het eerdere ‘Mobiliteitsplan 2025 Slimme Routes Slim Regelen’, missen we in het Mobiliteitsplan 2040 wel een duidelijk overzicht van	Dank u wel, daar zijn we blij mee. Met het mobiliteitsplan hebben we nog niet de concrete maatregelen uitgewerkt tot zo’n niveau dat er besluitvorming

	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. Tot slot, we werken graag met de gemeente samen aan een mooie en leefbare stad.	over kan plaatsvinden en ze geprogrammeerd kunnen worden. De uitwerking zal plaatsvinden in diverse uitvoeringsprogramma's en gebiedsontwikkeling. De programmering passen we jaarlijks aan in het Meerjaren Perspectief Ruimte.
189	*De meegestuurde foto's van de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Hierbij biedt de Reizigersvereniging Rover, afdeling Utrecht, u een reactie aan op het concept Mobiliteitsplan 2040. Gezien onze doelstelling reageren we vooral op de gedeelten waar het openbaar vervoer aan de orde komt. *Wie wij zijn: Rover* •De reizigersvereniging Rover, opgericht in 1971, is een consumentenorganisatie van en voor reizigers in het openbaar vervoer. Honderden vrijwilligers van Rover zijn actief in belangenbehartiging en advisering op het gebied van openbaar en collectief vervoer; op regionaal, nationaal en Europees niveau – dat laatste samen met Europese zusterorganisaties in de European Passenger Federation (EPF).De vrijwilligers van Rover worden bijgestaan vanuit een klein landelijk bureau door een team van deskundige professionals. •Rover Utrecht is de Roverafdeling die de stad en regio Utrecht en de gemeenten in het westen van de provincie Utrecht omvat. Als lid van het ROCOV Utrecht, adviseren wij de provincie Utrecht en de stads- en streekvervoerders in de provincie over reizigersbelangen als: concessieverlening, netwerk en dienstregeling, tarieven, service, reisinformatie, veiligheid, toegankelijkheid. We werken in het ROCOV samen met de andere deelnemers, organisaties die de belangen behartigen van specifieke reizigersgroepen als senioren, studenten, mensen met een beperking. Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040 Deel 1. Algemeen *Openbaar vervoer: voor mensen, voor stad en regio, voor de planeet* •Rover behartigt de belangen van reizigers. Dat doen we vooral door op het bevorderen van de kwaliteit van het openbaar vervoer.	

	•Daar hoort bij dat we opkomen voor de mobiliteit van iedereen; het openbaar vervoer moet, vinden wij, toegankelijk, bereikbaar en betaalbaar zijn voor zo veel mogelijk mensen (inclusiviteit). Nog teveel burgers, ook in de stad Utrecht, hebben te maken met een gebrek aan mogelijkheden om zich te verplaatsen voor werken, studeren, cultuur, zorg, het sociale leven. Onderzoekers hanteren daar voor de term vervoersarmoede of ook mobiliteitsarmoede. Voor een belangrijk deel van deze mensen kan beter, toegankelijker, bereikbaarder en betaalbaarder openbaar vervoer een oplossing zijn. Het gemeentelijke mobiliteitsplan zou integraler zijn als het het bestaan van vervoersarmoede zou onderkennen en richtingen zou zoeken naar oplossingen ervoor. •We streven naar groei van het aandeel van het openbaar vervoer in het totaal van de verplaatsingen. Dat is goed voor het functioneren van onze maatschappij en voor de mensen die daarin wonen, leven, werken en studeren. We propageren een modal shift - een verschuiving van vervoer per auto naar openbaar vervoer en fiets. Een modal shift van openbaar vervoer naar fiets steunen we ook: als reizigers van OV op fiets overstappen maken die plaats voor meer autogebruikers die voor OV kiezen. •We ondersteunen de ontwikkeling van ruimte en mobiliteit in samenhang met elkaar. We herkennen dat streven ook bij de gemeente Utrecht. We dringen erop aan bij de ontwikkeling van nieuwe stadsgebieden ervoor zorg te dragen dat er van het begin af goed openbaar vervoer geboden wordt. •We ondersteunen alle maatregelen die eraan bijdragen dat het openbaar vervoer zo duurzaam mogelijk wordt. *Beleid en data* Uit uw teksten blijkt dat het mobiliteitsplan slechts in beperkte mate gebaseerd is op data. Om goed beleid te kunnen beschrijven hebben we actuele data nodig van reizigersstromen, onder meer in het woon werkverkeer en het verkeer van scholieren en studenten, telcijfers, cijfers over recente en verwachte sociaal-economische ontwikkelingen, enzovoorts. In hoofdstuk 10 komt het beeld naar voren dat u werkt met suboptimale data.	Dit hebben wij meegenomen in het Mobiliteitsplan onder de term ‘mobiliteit voor iedereen’ Daarover zijn we het eens. Daarover zijn we het eens. Dat waarderen we.

	Belangrijke beleidsvoornemens lijken daardoor niet op data, maar op wensen gebaseerd te zijn. Voorbeeld uw tekst: De flinke groei van het OV wordt voor een belangrijk deel opgevangen door het Wiel en de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn. Zo groeit het aantal in- en uitstappers van Utrecht Centraal niet meer met bijna 50% tot 239.000, maar met ongeveer 30% tot 209.000 in- en uitstappers. Hiervan heeft een groter deel een bestemming in de directe omgeving. We vrezen dat mobilisten wel eens heel andere keuzes zouden kunnen maken dan u blijkens dit soort teksten aanneemt. *Onze verzoeken:* •*Formuleer een visie op vervoersarmoede en de bestrijding daarvan en integreer die visie met het mobiliteitsbeleid. Geef daarbij aan welke bijdrage openbaar vervoer kan en moet leveren. Rover zal graag met u meedenken.* •Omschrijf - ook getalsmatig - welke modal shift u nastreeft en welke acties van de gemeente en andere partijen daarvoor nodig zijn. •*Geeft bij ruimtelijke ontwikkelingen aan welk openbaar vervoer u van het begin af wilt bieden*.	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). zie ook paragraaf 2.7.4 Wij hebben geen doelstelling voor een specifieke modal shift, maar stellen centraal dat het autoverkeer in de stad niet groeit en dat OV een beter alternatief moet zijn. Of de mobiliteitsgroei meer te voet, per fiets of met OV wordt opgevangen, vinden we minder belangrijk. Utrecht kiest in de RSU en het Mobiliteitsplan om voor en belangrijk deel bij OV-knooppunten te ontwikkelen. Welk OV specifiek voor een ontwikkeling nodig is en passend is, wordt in de visievorming over die ontwikkeling pas uitgewerkt. Dit kan op meerdere manieren worden ingevuld. Het Wiel met Spaken is de belangrijkste basis voor de gebiedsontwikkeling. Dat doen we nu al.

	•Baseer uw beleid in hogere mate op bestaande en nog te verzamelen data. *Betrokkenheid bij het voortraject* Rover Utrecht vernam in de loop van 2019 dat de gemeente Utrecht met een aantal belangengroepen in gesprek was over het verkeersbeleid, met name over de uitwerking van het "Wiel met Spaken". Toen we vervolgens vernamen dat er ook gewerkt werd aan een herziening van het mobiliteitsplan hebben we contact gezocht met de makers. We werden in 2020 geïnformeerd en het gesprek verliep prettig. Terugkijkend hadden we liever in een vroeger stadium willen reageren op de ontwikkeling van het plan. *Gemeente en openbaar vervoer* •Het stedelijke en regionale openbaar vervoer is in de eerste plaats een taak van het provinciebestuur. Toch is de inzet van het gemeentebestuur essentieel voor het functioneren van dat vervoer. Terecht neemt het openbaar vervoer een belangrijke plaats in in het mobiliteitsplan. •Het is bekend dat het stedelijk openbaar vervoer gefinancierd wordt op basis van DRU's – dienstregelingsuren. Per geboden dienstregelingsuur wordt aan het vervoerbedrijf een vergoeding betaald. Hoe vlotter het openbaar vervoer zijn routes kan afleggen, des te productiever het openbaar vervoer is. De productie van het openbaar vervoer bestaat immers uit reizigerskilometers: iedere reiziger wenst immers een bepaald aantal kilometers met het openbaar vervoer af te leggen. Hoe sneller de reizigers op hun bestemmingshalte zijn, des te eerder heeft het openbaar vervoer weer tijd en ruimte om weer andere reizigers te vervoeren. Met andere woorden: hoe sneller het openbaar vervoer gaat, des te meer reizigerskilometers het per dienstregelingsuur (DRU) kan produceren. Een stad kan dus meer openbaar vervoer krijgen door te zorgen voor een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer. •Dit geldt ook voor de stadsboulevards, waaraan de stad werkt op stedelijke verbindingswegen. Deze stadsboulevards bieden minder ruimte voor doorstroming van het autoverkeer en trekken daardoor ook minder autoverkeer. Blijvende aandacht	Ook Rover is betrokken bij de eerste keer dat we met belangenorganisaties hebben gesproken over de eerste ideeën van het mobiliteitsplan. De provincie neemt keuzes hoe zij haar exploitatiebudgetten inzet voor OV. Inzetten op doorstroming is vooral van belang voor de reiziger. Hoe de provincie eventueel te besparen DRU's inzet, is aan de provincie. Voor tangentiele busverbindingen willen wij inzetten op het Wiel. Dit Wiel ligt voor het grootste deel niet op de Stadsboulevards. We zetten dus vooral in op OV-infrastructuur op de plek waar het Wiel komt.

	moet er zijn voor de gevolgen van stadsboulevards voor het openbaar vervoer. Wij adviseren het openbaar vervoer via de stadsboulevards zo veel mogelijk af te wikkelen op vrije banen. Daar moet ruimte voor zijn, aangezien immers op de meeste trajecten autorijbanen kunnen vervallen. Daarbij zou verkeersregeling ervoor moeten zorgen dat het openbaar vervoer zo weinig mogelijk oponthoud krijgt. •Vanzelfsprekend is vlotter openbaar vervoer ook een aantrekkelijker product in concurrentie met het autoverkeer en dus bevorderlijk voor de modal shift auto > openbaar vervoer. *Ons verzoek:* •*Formuleer – met inbreng van andere partijen in het openbaar vervoer - welke doorstromingsproblemen voor het openbaar vervoer er zijn en hoe en op welke termijn die opgelost zullen worden.* Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040 Deel 2. Utrecht in het nationale spoornetwerk Utrecht is niet alleen kruispunt van enkele zeer zwaar belaste autowegen: A2, A12, A27, maar ook van enkele belangrijke nationale treinverbindingen. Met het oog op de nadelen die (de groei van) dat autoverkeer met zich kan brengen hebben we er belang bij dat het spoor goed toegerust is voor het opvangen van de groei van de personenmobiliteit. Het gaat hierbij om reizigers met bestemming in de regio Utrecht maar ook om reizigers die Utrecht passeren, al of niet met een overstap in Utrecht. *Almere – Utrecht – Breda: dicht een maas in het spoorwegnet* •Op termijn zal er een spoorstation in het gebied De Uithof/Rijnsweerd moeten komen. We verzoeken u daarom met ons te gaan pleiten voor het ontwikkelen van de AUB-lijn, een spoorlijn Almere - Hilversum - Utrecht - Breda, zo veel mogelijk gebundeld met de A27, zeker in het USP-gebied. Landelijk gezien beschouwen we de AUB-lijn als het dichten van een maas in het spoorwegnet, en daardoor als een goed alternatief voor het uitbreiden van de A27.	Dat is voor ons de voornaamste reden om in de kwaliteit van het OV te investeren. Dit doen wij reeds op regelmatige basis met de provincie en de vervoerders. Een spoorlijn langs het USP met een station aldaar is een zeer lastige en dure maatregel. Deze is voor 2040 niet aan de orde, mede gezien d de prioriteiten die in het landelijke Toekomstbeeld OV zijn aangegeven. Daarom zetten we in op het Wiel met Spaken dat wel voor 2040 in gebruik kan zijn en voor een goede OV-bereikbaarheid van het USP kan zorgen. Op termijn kan een spoorlijn Breda – Utrecht – Almere (of een variant daarop) daar prima op aansluiten.

	Voor Utrecht is de AUB-lijn een middel niet alleen om het USP-gebied aan te sluiten aan het spoornet, maar ook om het centraal station te ontlasten. De AUB-lijn valt buiten de planhorizon van uw Mobiliteitsplan 2040, maar als we nu al gaan pleiten voor zo'n lijn is er kans dat die er na 2040 ook komt. Het is daarom zinvol maatregelen te nemen om de AUB lijn niet onmogelijk te maken. •Het station Utrecht Science Park kan komen te liggen parallel aan de A27 en zal als tweede Utrechtse hoofdstation stoptreinen en intercities kunnen faciliteren en naadloze aansluitingen bieden op de beide HOV-lijnen - daardoor kan men snel overstappen richting Universiteit, Hogeschool en UMC, Rijnsweerd en stadscentrum, Galgenwaard en Centraal Station. Ook voor het afleggen van de last mile is deze plek gunstig: faciliteer dat met huur- of leenfietsen enzovoorts. •Men zal ook per trein moeten kunnen reizen tussen USP en Amersfoort en tussen USP en 's Hertogenbosch. Door middel van een overstapstations en/of door middel van spooraansluitingen. •Onderzocht moet worden wat het tracé van de AUB-lijn tussen USP en Lunetten kan worden. •In het algemeen verzoeken we u bij de ruimtelijke ontwikkeling van de stad rekening toe houden met de komst van een AUB-lijn. Daarbij sluiten we ons aan bij een rapport van een commissieleden: Spoorboekje A27 (2009). *Ons verzoek:* *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.* Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040 Deel 3. Versterking van het regionale OV-netwerk *Schaalsprong regionaal openbaar vervoer*	In de lopende samenwerking met Rijk en spoorsector in het landelijk Toekomstbeeld OV is geen ruimte voor een spoorlijn AUB. Wij realiseren ons dat dit een vraag is die steeds terugkomt bij gebiedsontwikkeling in en rondom het USP. Eerdere onderzoeken door de provincie laten zien dat er uiteenlopende tracévarianten zijn waaruit er nu niet een als voorkeur kan worden gekozen. Een ruimtereservering is dan ook niet mogelijk.

	Het gedachtengoed van het Wiel met spaken kunnen we in het algemeen steunen. Het is een antwoord op het streven naar een schaalsprong voor het openbaar vervoer en de fiets dat wij delen. Maar we hebben de volgende opmerkingen: •Op knooppunten op de ring wil men stations omzetten in intercity-stations. Dat is lastig te bereiken. Het aantal stops van intercity's is aan beperkingen onderhevig. Men zou moeten gaan denken aan meer spoorinfra en aan een drietreinensysteem – concreet betekent dat dat er naast sprinter en intercity een sneltreinsoort komt die niet overal stopt maar wel iets vaker dan een intercity. Beide staan in de landelijke politiek niet op de kaart en Utrecht zal hier dan ook goed voor moeten pleiten. Indien zo'n drietreinensysteem niet haalbaar blijkt te zijn is het belangrijk er bij de spoorsector op aan te dringen dat de desbetreffende stations bediend worden door snelle regionale treinen, die op andere knooppunten naadloos aansluiten op de belangrijkste nitroverbindingen. •Het oostelijke deel van het “Wiel” kan deels gebundeld worden met een deel van de te ontwikkelen AUB-lijn over en langs de A27. Zie verder in deel 2. •Wij delen de visie dat een ringlijn (het Wiel) het zwaarst belaste deel van het netwerk in het stadscentrum, de binnenstadsas, kan ontlasten. Belangrijke gebieden kunnen door zo'n ring beter verbonden worden. We verwachten echter niet dat reizigers van en naar het centrum geneigd zijn te kiezen voor een omweg over delen van de ring. Daarom pleiten we verderop in deel 4 voor een sterkere binnenstadsas als spaak. •We zien de netwerkschetsen in de plannen als globale visies. We zullen graag te zijner tijd meedenken over de uitwerking in plannen. *Station Koningsweg – Lunetten: ontwerpuitdagingen voor een goed functionerend knooppunt* In het gedachtengoed van het Wiel met Spaken is een belangrijke plaats voor een knooppunt Koningsweg – Lunetten. Op termijn zullen daar naar verwachting bijeenkomen:	

	•De spoorlijn Utrecht – Geldermalsen – Eindhoven •De spoorlijn Utrecht – Driebergen – Rhenen en Arnhem •Op termijn ook de spoorlijn Almere – Utrecht USP – Breda, waarschijnlijk met spooraansluiting(en) aan het bestaande spoor. •De Uithoflijn •Het hoogwaardig openbaar vervoer tussen USP en Lunetten – Leidsche Rijn en verder via het Wiel •Enkele stadsbuslijnen. •Ook zal voor- en natransport een plaats moeten krijgen: eigen fiets, huur- en leenfietsen, kiss and ride, taxi, enzovoorts. We zien hier een interessante ontwerpuitdaging. Hier moeten we plaats geven aan verschillende vervoerwijzen. Gebruikers van al die vervoerwijzen moeten binnen dit stationsgebied snel en comfortabel kunnen overstappen, ook als ze daarvoor een groot deel van het gebied moeten doorkruisen. Ook zal het station goed bereikbaar moeten zijn vanuit de omgeving. De meeste stationsvoorzieningen zullen een plaats kunnen krijgen in de Lunettendriehoek, het gebied begrensd door de twee huidige spoorlijnen en de A27. Dit stationsgebied zal ook een kleine maar aantrekkelijke locatie zijn om er te bouwen voor wonen, werken, onderwijs. Kortom: dit gebied vraagt om een zorgvuldige ontwikkeling. We denken graag mee. *Onze verzoeken:* •*<u>Pleit samen met de OV-partners voor opwaardering van spoorstations langs het Wiel en voor bediening van de regio met snelle treinen.</u>*	De regio Utrecht heeft dit reeds ingebracht in het landelijk Toekomstbeeld OV. Een drietreinensysteem is daarin een van de scenario's. De OV-bereikbaarheid van de binnenstad en voldoende capaciteit vinden wij belangrijk. Dit lijkt ons logisch en sowieso bent u aangesloten bij het Rocov.

	•*Houd rekening met een blijvend aanzienlijke vraag naar openbaar vervoer naar en in de binnenstad.* •Betrek Rover bij de uitwerking van het concept Wiel met Spaken. •*Besteed bij die uitwerking speciale aandacht aan de ontwikkeling van de Lunettendriehoek.* Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040 Deel 4. De binnenstad bereikbaar *Een vergeten spaak in het Wiel: de binnenstadstram* In het Mobiliteitsplan is het aanleggen van een tramroute door de binnenstad niet meer opgenomen. In de kleine lettertjes bij het gedeelte over openbaar vervoer lezen we: "Geen keuze voor de tram over de binnenstadsas: Wiel met Spaken dient te zorgen voor spreiding OV, waardoor tram vanuit capaciteitsoverwegingen niet meer noodzakelijk is." *citaat uit Mobiliteitsplan 2040 gemeente Utrecht* Het Mobiliteitsplan wil de reizigersstroom tussen Utrecht en Zeist verwerken met de Uithoflijn. Het verkeer met buslijnen naar de buurgemeente De Bilt (o.a. de drukke lijn 77 van en naar Bilthoven) omleiden via Tuindorp Oost en West. Daarmee wil men het openbaar vervoer op de binnenstadsas afschalen. Men wil de binnenstadsas ook nog ontlasten van een deel van de fietsersstroom door parallelle fietsroutes te ontwikkelen. Dat is niet realistisch. omdat beide vervoerstromen groeien. Fietsers kunnen we bovendien moeilijk tegen houden en dat wil het gemeentebestuur ook niet. Citaat uit het Mobiliteitsplan: "De hoofdfietsroutes door de binnenstad faciliteren primair het bestemmingsverkeer naar de binnenstad, maar sommige routes van oost naar west en vice versa blijven logischerwijs via de binnenstad lopen.' *citaat uit Mobiliteitsplan 2040 gemeente Utrecht* Het uitdunnen van het openbaar vervoer over de binnenstadsas zal ten koste gaan van reizigers vooral uit het oosten en zuiden maar ook vanuit andere richtingen die bestemmingen in de oude binnenstad willen bereiken. Indirect kan dat ook ten koste	Wij zijn het met u eens dat de driehoek de kern van het nieuwe knooppunt zal worden. Zie ook paragraaf 2.7.1 van de Nota van 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. Zie ook paragraaf 2.7.2. van de Nota van Beantwoording.

	gaan van de instellingen die de héle binnenstad maken tot wat zij is: een centrum van detailhandel, horeca, onderwijs, cultuur en dienstverlening. Zonder voldoende openbaar vervoer dreigt een scheve ontwikkeling van de binnenstad: nòg meer accent op de bloei van Hoog Catharijne en het Jaarbeurskwartier en een achteruitgang van de culturele en economische betekenis van de oude binnenstad. Met hoogwaardig openbaar vervoer heeft dit stedelijke gebied de kans zich juist positief te ontwikkelen. In de volgende paragrafen gaan we in op de betekenis van een aantal belangrijke lijnen op de binnenstadsas. We laten zien dat het geen goed idee is het openbaar vervoer op de binnenstadsas in te krimpen. Wel kan de belasting van de infrastructuur op de binnenstadsas minder zwaar worden door een groot aantal busritten te vervangen door tramritten. *Van zuid of west naar noord of oost: de meerwaarde van transversale lijnen* We gaan hier kort in op het ontwerp van een lijnennet. Een openbaar-vervoerlijn binnen een grotere stad of tussen een regio en de grotere stad daarbinnen is voor de reiziger vooral aantrekkelijk: •als verbinding met het belangrijkste spoorstation van die stad •als verbinding met de centrumvoorzieningen in die stad. Dat heeft gevolgen voor het ontwerp van het lijnennet. In Utrecht zien we dat al heel lang bij het stadslijnennet, dat ontworpen is door het gemeentelijke vervoerbedrijf, verder ontwikkeld is onder regie van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en nu deel uitmaakt van de concessie “U-OV”. Toegepast worden zo veel mogelijk lijnen die zowel het stadscentrum als het Centraal Station bedienen. Lijnen uit de westelijke en zuidelijke stadswijken komen eerst langs het centraal station en vervolgens in het stadscentrum om uiteindelijk te eindigen in noordelijke of oostelijke stadswijk. En omgekeerd. Zo ontstaat de mogelijkheid voor zo veel mogelijk reizigers om zonder overstap veel belangrijke bestemmingen te bereiken. Deze lijnen worden wel “transversale lijnen” genoemd. Nog steeds zijn de stadslijnen 4 en 8, die op de binnenstadsas rijden, op deze manier doorgekoppeld.	

	De regionale buslijnen hadden vanouds bijna allemaal hun eindpunten bij het centraal station. Dat is vooral zo ontstaan doordat lijnen uit verschillende richtingen vanouds door verschillende vervoerders geëxploiteerd werden. Onder regie van het BRU is vanaf 2008 het principe van transversale lijnen ook ingevoerd op regionale lijnen. Ter vervanging van vier regionale buslijnen die eindigden bij het centraal station werden twee nieuwe buslijnen gevormd: •lijn 74: Vianen – Nieuwegein – Utrecht centraal station – Utrecht binnenstadsas – Zeist v.v. •lijn 77: Nieuwegein – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas – De Bilt – Bilthoven v.v. (Sinds december 2019 Ulink) Eind 2013 voegde de nieuwe concessiehouder Qbuzz een nieuwe transversale lijn toe. Een drukke lijn naar Leidsche Rijn en de lijn naar Rijnsweerd en De Uithof werden samengevoegd tot: •lijn 28: Vleuten – De Meern – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas – Rijnsweerd – De Uithof v.v. (Sinds december 2019 Ulink) Recentelijk, bij de vorming van Ulink eind 2019, kwam daar nog een samenvoeging bij van de lijn naar Maarssenbroek en een lijn naar Zeist: •lijn 73: Maarssenbroek – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas –Zeist v.v. (Ulink) Met al deze initiatieven hebben de overheden en vervoerders ervoor gezorgd dat zo veel mogelijk reizigers overstapvrij de Utrechtse binnenstad kunnen bereiken. *De binnenstad: ruimte voor tram en bus, lopen en fietsen* Een groot aantal van de hierboven genoemde verbeteringen in de bereikbaarheid van de binnenstad zal verdwijnen als het openbaar vervoer zo veel mogelijk omgeleid wordt via wegen buiten die binnenstad.	

	De druk van het openbaar vervoer op deze route is echter in de afgelopen jaren te groot geworden. In de spits tellen we per uur per richting 60 bussen per uur. Ook Rover Utrecht vindt dat dit traject te zwaar belast wordt met voertuigbewegingen. We stellen daarom voor de binnenstadsas te versterken door er traminfra aan te leggen en een deel van de bussen te vervangen door (minder) trams. Een korte uitwerking van wat concreet kan gebeuren: •Ontwikkelen van een tramlijn over de route Centraal station – binnenstad – Biltstraat – Rijnsweerd – USP. Door naar P+R Uithof. Vervangt op deze relatie buslijn 28. Een en ander in samenhang met de aanleg van een tramroute naar Leidsche Rijn via Papendorp waarvoor we hierna in deel 5 pleiten. Deze tramlijn kan in de spits 16 busritten per uur/richting op de lijnen 18, 27 en 28 vervangen. Die 16 bussen hebben capaciteit voor 1680 reizigers per uur. Deze kunnen ruimschoots vervoerd worden met 6 tot 8 trams van 66 meter lang per uur.Op de binnenstadsas wordt zo het aantal ritten per uur/richting omlaag gebracht van 60 naar 50 tot 52. (Opmerking. De capaciteit van de voertuigen wordt door ons lager ingeschat dan de maximaal toegestane aantallen reizigers. Bij de bussen bijvoorbeeld heeft de praktijk uitgewezen dat een 12-meterbus maximaal 60 personen meeneemt, een 18-meterbus 90 personen en een 24-meterbus 120 personen.) •Op de binnenstadsas moet de tram (en de bus) kunnen opschieten ondanks een matige rijsnelheid. Dat moet mogelijk gemaakt worden door de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. •Een volgende fase kan zijn dat vanaf de Biltstraat ook een tramtak richting Zeist aangelegd wordt via de Utrechtseweg. Rover bepleit dat hier met een voorbehoud; we vinden dat we dit beter eerst kunnen bespreken met de gemeenten De Bilt en Zeist. Als zo'n lijn er komt zou die zich in Zeist kunnen vertakken: een tak naar station Driebergen/Zeist en een tak naar bijvoorbeeld andere wijken van Zeist. – eventueel Amersfoort als daar behoefte aan blijkt te zijnDe trams op deze takken zouden in de spits 20 bussen per uur/richting kunnen vervangen, oftewel een capaciteit voor 1080 – 1440 reizigers per uur. Om die reizigers te vervoeren zijn 6 tot 8 trams van 66 meter lang per uur ruim voldoende. Samen met de voorgaande fase zou dat het aantal	

	voertuigbewegingen op de binnenstadsas terug brengen van 60 naar 42 tot 48 per uur/richting, waarvan 12 tot 16 trams.Buslijnen die in ieder geval overblijven zijn de stadslijnen 4 en 8, de 55 Utrecht – Maartensdijk en de 77 Nieuwegein – Utrecht – Bilthoven •Als derde fase een verbindingsspoor aanleggen tussen UMC/Maxima via de Universiteitsweg naar de Utrechtseweg bij De Bilt om zo de gewenste tramverbinding tussen USP en Zeist te realiseren. Blijkt er vervolgens ook behoefte te zijn aan een tramverbinding tussen USP en station Bilthoven dan kan die ook gerealiseerd worden via de Universiteitsweg. Rover ziet die behoefte nog niet. •De tram heeft voordelen ten opzichte van andere vervoerwijzen, namelijk kwaliteitsbeleving: aantrekkelijk voor mensen die nu niet in de bus zitten en liever met de auto gaan; rustiger loop; bedrijfszekere baanvastheid; grotere veiligheid voor de inzittenden bij botsingen; makkelijker reizen voor mensen in rolstoel (zelfs scootmobielen mogelijk!): lager energiegebruik per reizigersplaats (ook t.o.v. elektrische bussen); etc.. De ervaring leert, dat vertramming van een buslijn zeker 20 % meer passagiers oplevert. Een vermindering van het aantal OV-bewegingen over de binnenstadsas geeft meer ruimte, maar we vrezen dat dat niet genoeg is om alle conflictsituaties op te lossen. Het Vredenburg en de Jacobsstraat worden ook nog extra belast door 22 busbewegingen per richting per uur; later kan eventueel een aantal daarvan vervangen worden door een HOV- of tramlijn naar Overvecht. Op het hele traject tussen Westplein en Berenkuil zijn plekken te vinden waar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer elkaar in de weg zitten. Wij van Rover zijn openbaar-vervoergebruikers, maar ook meestal voetgangers en heel vaak fietsers. We willen vlot vervoerd worden met bus en tram. We willen ook opschieten met de fiets en graag veilig. En als voetganger willen we ruimte genoeg om veilig te lopen. Al deze belangen conflicteren op enkele plaatsen in Utrecht. Met als gevolgen dat minder mensen dan we willen zich te voet of per fiets verplaatsen en ook het openbaar vervoer vervoer minder reizigers trekt dan wenselijk.	Onze inzet is om de binnenstad goed bereikbaar te houden per OV, maar ook om deze te ontlasten van het doorgaand verkeer. 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

	We zoeken graag samen met andere belangengroepen en de gemeente naar creatieve oplossingen om de conflicten goed te beheersen. Van de gemeente verlangen we behalve creativiteit ook de bereidheid te investeren in infrastructuur waar nodig. *Onze verzoeken:* •*Uw inzet om de bediening van de binnenstadsas op peil te houden met behulp van de inzet van trams.* •*Uw inzet om de problemen van een te zware druk van en op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer op en rond de binnenstadsas te verkleinen.* •Ontwikkel deze zaken in nauw overleg met belangengroepen en OV-partners.	consequenties voor de lijnvoering kunnen zijn, evenals de consequenties voor de OV-bereikbaarheid van de binnenstad.
	Ontsluitend vervoer in de binnenstad Rover Utrecht vindt dat er in de binnenstad enkele gebieden zijn die beter bediend kunnen worden met openbaar vervoer. We vragen de gemeente twee van die wensen actief te ondersteunen: •Buslijn 2, die het Domplein, het Museumkwartier en het Ledig Erf bedient, kan beter. Vanaf 2003 is de vroeger populaire lijn teruggebracht tot een lusje in één richting. In de jaren vanaf 2013 heeft de lijn bovendien een niet erg betrouwbare service geboden. Wij zouden graag zien dat de lijn aantrekkelijker gemaakt wordt. Uitbreiding van de route tot het station Vaartscherijn kan helpen, en de lijn zou weer in twee richtingen moeten rijden. •Jarenlang (tot ongeveer 1980) reden er buslijnen via Tolsteegsingel en Maliesingel. Buslijn 2 heeft er momenteel een langdurige omleiding, met enkele tijdelijke haltes.	Een verbetering van de OV-bereikbaarheid van de binnenstad op een manier zoals deze kan zowel ingebracht worden in het Omgevingsvisie binnenstad (zodat integrale belangenafweging kan plaatsvinden) en in het jaarlijkse vervoerplanproces van de provincie.

	Wij horen vaak de wens om hier weer per bus te kunnen komen, bijvoorbeeld om het Spoorwegmuseum te bezoeken. De moeite waard om te onderzoeken of hier een vaste buslijn kan komen. *Ons verzoek:* *<u>(Her)open het overleg met ons, andere OV-partijen en andere belanghebbenden over een verbetering van de OV-ontsluiting van de zuidelijke binnenstad en de zuidelijke singels</u>* Reactie Rover op Mobiliteitsplan 2040 Deel 5. Uitbouw van het regionale tramnetwerk *In het zuiden en westen van de stad: investeren in light rail* Rover Utrecht stelt een andere ontwikkeling van het tramnetwerk in zuidwest voor. Onze motieven daarvoor: •Er is behoefte aan versnelling van de tramdienst naar Nieuwegein en IJsselstein De tram kan dan een duidelijk kortere reistijd krijgen. Er ontstaat behoefte aan een hoogkwalitatieve OV-bediening van de Merwedekanaalzone. Daarom steunen we de voorgestelde rechttrekking van de SUNIJ-lijnen via Van Zijstweg – Anne Frankplein – Europalaan. •Enigszins verwonderd zijn we over de desinvestering in de bestaande tramlijn. Het stuk tramspoor over de Beneluxlaan tussen het 5 Meiplein en het Europaplein wordt in het Mobiliteitsplan ongebruikt gelaten, met inbegrip van het in 2020 geheel opnieuw opgebouwde tramstation Vasco da Gamalaan. De tramlijn die overblijft wordt afgebogen bij het 5 Meiplein en eindigt dan in Papendorp. •We stellen voor 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. Er blijft behoefte aan de tramlijn langs de woongebieden op Kanaleneiland. In de loop van haar bestaan heeft de tramlijn hier een diverse reizigersgroep aangetrokken,	

	waaronder ook reizigers in relaties als Graadt van Roggenweg – Nieuwegein en Kanaleneiland – Nieuwegein. Dat pleit voor behoud van een aanvullende tramlijn naar Nieuwegein via de Graadt van Roggenweg en de Beneluxlaan. Deze lijn zou ten minste naar het ziekenhuis Antonius Nieuwegein moeten rijden. Misschien het extra spoor daar weer aanleggen? •We zien zeker een behoefte aan tramvervoer naar Papendorp. Maar ook zien we behoefte aan een schaalsprong in het openbaar vervoer van Leidsche Rijn. Die schaalsprong werd bij het bouwen van Leidsche Rijn al voorzien. Er liggen naar en in Leidsche Rijn HOV-banen die ontworpen zijn om zonder grote ingrepen omgebouwd te worden voor gebruik door trams. In Leidsche Rijn en elders zijn klachten over onveilige situaties bij het oversteken van die HOV-banen. Die moeten dus veiliger gemaakt worden. Vertramming van HOV-banen biedt kansen om het verkeer daarop, en daarmee ook het kruisende verkeer, beter te beveiligen. We pleiten voor een tramlijn via Anne Frankplein en 5 Meiplein naar Papendorp – Rijnvliet – De Meern – Vleuten station. Deze zal grotendeels de huidige buslijn 28 vervangen. Als we in samenhang daarmee ook de oostelijke tak van lijn 28 vertrammen zal het grote voordeel behouden worden van het feit dat lijn 28 Leidsche Rijn op een comfortabele manier verbindt met de binnenstad. Dat bepleiten we in deel 4 van dit stuk. •De door de 28 te verlaten route langs het station Leidsche Rijn en door Parkwijk moet dan wel een andere buslijn krijgen. •De tramhalte op Papendorp mag, vinden wij, geen aanleiding zijn om regionale buslijnen tot daar in te korten. Reizigers vanuit plaatsen als Leerdam, Woerden en Schoonhoven moeten niet ontmoedigd worden door een extra overstap. U weet toch dat een reiziger een extra overstap voelt als een reistijdverleniging van 11 minuten? *Onze verzoeken:* •*Steun voor de SUNIJ-tramlijn via de Graadt van Roggenweg – Anne Frankplein – Europalaan.*	Dat waarderen wij. Wij denken dat deze tramverbinding niet meer rendabel te exploiteren is in combinatie met de Merwedelijn. Het verlengen van de tramlijn naar Papendorp (los van het exacte tracé tussen Utrecht Centraal en Papendorp) blijkt uit onze vervoerwaarde berekeningen te laag om te vertrammen. Het zou echter (na 2040) een mogelijke uitbreiding binnen het Wiel met Spaken kunnen zijn. De urgentie voor 2040 ligt echter op de in de figuur op pagina 90 aangegeven potentiële tramlijnen. Het tracé voor het Wiel is met het Mobiliteitsplan niet bepaald. De ligging van de OV-knooppunten wel. Dit zou een alternatief tracé kunnen zijn tussen de knooppunten Westraven en Papendorp. Indien buslijnen niet aantakken op tramlijnen bij OV-knooppunten rijden deze parallel aan de tram door naar Utrecht Centraal. Dan ontstaan problemen die we juist willen oplossen of verminderen: - Er rijden nog meer voertuigen (trams en bussen) door de wijken, waardoor HOV-routes meer overlast geven

	•Behoud de tramverbinding via de Beneluxlaan naar Nieuwegein (centrum, ziekenhuis). •*Ontwikkel een tramlijn als deel van lijn 28 van centraal station naar Vleuten via Graadt van Roggenweg – Anne Frankplein – Papendorp – De Meern.Parkwijk moet dan een busalternatief krijgen.* •Ontwikkel het Wiel via Papendorp – 5 Meiplen – Beneluxlaan – Europalaan zuid. •Geen inkorting van buslijnen bij de komst van een tramverbinding.	- Er komen nog meer voertuigen (trams en bussen) op het Centraal Station, waar voor al die voertuigen geen plek is. - Het OV-netwerk wordt erg duur om te exploiteren We realiseren ons dat overstappen voor de reiziger vervelend is. Daarom zal bij de vormgeving van deze knooppunten hier veel aandacht voor moeten zijn.
190	*De meegestuurde tabellen en figuren bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Met belangstelling heeft de Fietsersbond kennis genomen van het concept Mobiliteitsplan 2040. Het plan is leidend voor de mobiliteitsontwikkeling in de stad en nieuwe plannen moeten aan dit verkeersplan worden getoetst. Het plan legt de basis voor het verkeersbeleid voor de komende 20 jaar en we vinden dit van groot belang. **Algemeen** <u>We zijn er enthousiast over dat de groei van de mobiliteit in de stad opgevangen moet worden met lopen, fietsen en OV.</u> Er wordt gestreefd naar gezond stedelijk leven voor iedereen. De fiets vervuilt niets en maakt geen lawaai, dat is gezond voor omwonenden. Door de beweging die je krijgt is het ook gezond voor de fietser zelf. Veel Nederlanders halen de norm voor voldoende beweging niet. Wie “alles” op de fiets doet haalt het vaak wel. Het mobiliteitsplan wil dat er bij het gebruik van de genoemde vervoerwijzen geen knelpunten in de weg staan.	Daar zijn wij blij mee.

	De stad wordt via rustige routes bereikbaar voor alle doelgroepen, ook voor kwetsbare fietsers. Voor goederenvervoer wordt ook ingezet op bakfietsen en vrachtfietsen, daar zijn we erg blij mee. In het plan wordt aangegeven dat de enorme groei in het fietsgebruik vraagt om een schaalsprong en dat is precies wat nodig is. Het fietsgebruik is de afgelopen jaren met 3-5% per jaar gegroeid en het gebruik van de e-bike, vrachtfiets en speed pedelec staat nog pas aan het begin. In de Sijpesteijntunnel groeide het fietsgebruik tussen 2010 en 2019 met 100%. Van de ritten in, van en naar Utrecht is 73% korter dan 15 kilometer, deze ritten kunnen uitstekend op een (e-) fiets worden afgelegd. In 2015 werd maar 41% van deze korte ritten met de fiets afgelegd, 46% ging met de auto en 13% met het OV. Het aandeel fiets kan nog behoorlijk omhoog; er is nog forse winst te behalen! Er komen goede fietsverbindingen naar de regio. Bij nieuwbouw wordt ervoor gezorgd dat het niet meer verkeer aantrekt dan de wegen aankunnen. Teveel (auto-) verkeer leidt voor auto's immers tot vertraging; erger is dat het voor fietsers (en voetgangers) leidt tot onveiligheid en ongezonde/slechte luchtkwaliteit. Tenslotte wordt aangegeven dat in 2040 de netwerken voor alle vervoerwijzen op orde moeten zijn. Dit alles vinden we fantastisch. Maar dat zal niet vanzelf gaan: het fietsnetwerk is naar ons idee nog lang niet op orde. Op de kaart van Utrecht hebben we een cirkel getekend met het hart in het centrum. De cirkel heeft een straal van 10 km. Vanuit de hele stad en een deel van het buitengebied is de binnenstad van Utrecht binnen deze cirkel bereikbaar met een fietstocht van 15 km of (veel) minder. Een belangrijk deel van deze verplaatsing wordt nog niet op de fiets gemaakt. Een schaalsprong voor de fiets is hard nodig om het aandeel fietsgebruik te laten groeien. **Modal split** De hoofdreden dat het autoverkeer niet mag groeien legt het mobiliteitsplan bij het grote ruimtebeslag van autoverkeer. Een rijdende auto bij 50 km/uur vraagt 140 m2, een geparkeerde auto 20 m2. Een rijdende fiets vraagt maar een fractie van die hoeveelheid ruimte, 5 m2. Een geparkeerde fiets vraagt 2 m2 in een nietje en minder dan één m2 in een hoog-laagrek. Daarom is de inzet op meer fiets voor het ruimtegebruik een zeer verstandige keus. Het fietsgebruik in gemeente Utrecht is hoog en groeide de afgelopen jaren flink. Van 39% van het aantal ritten in 2011/2012 naar 48% in 2018. Het autogebruik daalde in	

	diezelfde periode volgens deze monitor van 25% naar 18%. De cijfers komen uit onderstaande grafiek. *Bron: mobiliteitsmonitor 2019* We hebben van de gemeente (grote dank daarvoor!) de huidige en verwachte toekomstige modal-split cijfers per afstandscategorie ontvangen. Die laat zien dat het hoge aandeel fietsgebruik met name op de korte afstanden zit. *Tabel 1 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015* De tabel laat zien dat in 2015 van alle ritten 31% op de fiets werd gemaakt. Als we een scheiding maken tussen ritten korter en langer dan 15 km, zien de aantallen er als volgt uit. *Tabel 2 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015* Van de 1.013.000 korte ritten werden er 417.000 met de fiets afgelegd, dat is 41% en 461.000 met de auto, dat is 46%. <u>Deze cijfers laten zien dat er nog heel veel korte autoritten door fietsritten vervangen kunnen worden!</u> De lange (auto)ritten vinden voor een groot deel buiten de stad en zelfs buiten de regio plaats. Daar heeft stad Utrecht en de regio weinig invloed op. Gelukkig ondervinden we van de verplaatsingen die buiten de stad plaatsvinden, in de stad weinig hinder. <u>Waar Utrecht wel invloed heeft, is met name op de korte ritten. Daarom is het belangrijk om flink in te zetten op de verschuiving van korte autoritten naar korte fietsritten.</u> <u>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?</u> 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. **Ruimtegebruik per modaliteit** Hoeveel ruimte is er voor elke modaliteit in de stad in gebruik? Milieudefensie heeft in 2017 een onderzoek gedaan naar “Van wie is de stad?”1 De cijfers voor Utrecht hebben we van hen gekregen.	Deze inschatting delen wij en wij zetten erop in dat mensen voor korte ritten/verplaatsingen lopen of de fiets pakken. We hebben in de afgelopen jaren hard gewerkt aan de uitvoering van het Actieplan Utrecht fiets! met verschillende maatregelen, die ertoe hebben geleid dat het fietsgebruik zo sterk is gegroeid. Hier zijn wij trots op. U kunt de resultaten teruglezen in de evaluatie van het Actieplan Utrecht Fiets! (april 2021) Met het mobiliteitsplan zetten we in op de schaalsprong Fiets en borduren voort op de reeds behaalde resultaten.

	1 https://milieudefensie.nl/actueel/van-wie-is-de-stad-pdf, Milieudefensie, 2017 *Tabel 3 Ruimtegebruik in m2 per vervoerwijze, per wijk en totaal* *Bron: Milieudefensie* De tabel laat zien dat de auto grofweg 5x zoveel ruimte inneemt als de fiets. De ruimte voor fietsen is maar een klein beetje groter dan het oppervlak aan alleen al parkeerplaatsen. Als we deze cijfers afzetten tegen de modal split, dan gaat er wel erg veel ruimte naar de auto's. Ter vergelijking: het Julianapark is 100.000 m2 groot. De geparkeerde auto's in de stad vragen 17 Julianaparken aan ruimte. Als er 100.000 mensen in de stad bij moeten komen en er voor hen huizen, werkplekken, winkels en dergelijke moeten zijn, is het terecht dat gemeente Utrecht stevig inzet op ruimte-efficiënte vervoerwijzen. Dan hebben we het nog niet gehad over NOx, CO2, (ultra)fijnstof, geluid en verkeersveiligheid. Als we ervan uitgaan dat het autoverkeer binnen de Ring tot 2040 inderdaad niet groeit en auto's niet wezenlijk groter of kleiner worden, dan zal in 2040 grofweg hetzelfde oppervlak nodig zijn voor auto's als in de tabel. We vragen ons af waar de ruimte wordt gevonden voor meer groen, woningen, voetgangers, OV en fietsen? Met nieuwe woningen kun je nog 'de hoogte in' en voor groen geldt dat ook deels (park op het dak, groen op balkon en langs de gevel van de flat), maar waar komt de benodigde extra ruimte voor de fiets, de voetganger en het OV vandaan? **Fietsnetwerken** We zijn benieuwd naar de uitwerking van de lange termijn doelen van het Mobiliteitsplan. Hoe hoog wordt het verwachte aandeel fietsgebruik? Wat wordt er concreet gedaan om de schaalsprong te realiseren? Welke routes worden geschikt gemaakt voor de snelle en zware fietsen? Wat worden de rustige routes en kun je daarmee inderdaad overal komen? In het plan staan verschillende typen fietsroutes: genoemd worden hoofd- en doorfietsroutes en prioritaire routes, plus veilige routes voor 8 tot 80 en een netwerk voor grote en zware fietsen. De legenda van de kaarten sluit niet aan met deze indelingen in de tekst, kan dat worden aangepast? 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. De routes moeten worden ingetekend op de kaart, waarbij er een samenhangend en voldoende fijnmazig netwerk ontstaat voor alle fietsers: zowel voor de grote	We zetten stevig in op parkeren op afstand, geconcentreerd en zo mogelijk inpandig, waardoor er openbare ruimte vrij komt voor meer verblijfsruimte, groen en duurzame vormen van mobiliteit. Het verkeer zullen we slim sturen, waardoor optimaal gebruik gemaakt wordt van de beschikbare (verkeers)ruimte. Zie ook paragraaf 2.6 Netwerken op orde (stap 3) - Fiets We hebben diverse aanpassingen in de kaarten doorgevoerd. 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

	fietsstromen, voor de meest kwetsbare groepen fietsers en voor speedbikes en vrachtfietsen. We denken graag mee over dit netwerk en willen dat bewoners van de verschillende wijken hier ook intensief bij worden betrokken. Zoals de kaarten nu zijn, is het onvoldoende duidelijk waar met name het netwerk voor kwetsbare fietsers en het netwerk voor snelle en zware fietsen ligt. Tevens is niet duidelijk wat het verschil is tussen een hoofdfietsroute en een prioritaire route. De scholen staan niet ingetekend op de kaarten. We weten dat verschillende scholen niet aan het fietsnet liggen, terwijl het plan vraagt om fietsroutes in de nabijheid van scholen. Dat kan beter. Kortom: de netwerken zoals die zijn ingetekend zijn onvoldoende duidelijk om de projecten op te gaan baseren. We vragen: om de fietsnetten in een separaat traject vast te stellen, in samenwerking met de Fietsersbond en inbreng vanuit de diverse wijken. Zodat zowel de scholen (Tuindorp!) als winkelcentra (Mereveld!) aan hoofdfietsroutes komen te liggen. Het fietsnet moet op termijn gaan bestaan uit een samenstelling van fietspaden en fietsstraten met weinig autoverkeer. We willen dat de eis dat bijvoorbeeld alle fietsroutes buiten de binnenstad (dus de singelring en alles daarbuiten) in (rood) asfalt moeten worden aangelegd, duidelijk in het mobiliteitsplan komt te staan. We willen dat ventwegen ook als fietsstraat met rood asfalt worden ingericht. **Verknoping van het fietsnet** In de kaarten met fietsroutes staat niet aangegeven dat je bij elkaar kruisende fietsroutes gemakkelijk van de ene naar de andere route kunt fietsen. Er zijn veel ongelijkvloerse kruisingen in de stad (en dat is fijn!), maar de aansluiting tussen kruisende routes is vaak problematisch. Bijvoorbeeld van de Kanaalweg naar de Balijebrug moet je een flink stuk over de oncomfortabele klinkers van de Wilhelminalaan fietsen. Wie denkt slim te zijn en het tweerichtingsfietspad aan de noordkant van de Balijebrug te nemen komt bedrogen uit: dat fietspad loopt niet door tot de Croeselaan, het houdt onverhoeds op. Zo kennen we in de hele stad diverse plekken waar het fietsnet niet goed aan elkaar geknoopt is. Om de fietsnetwerken op orde te krijgen, is deze verknoping een van de eerste zaken om te	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. Hierin wordt rekening om belangrijke bestemmingen zoals scholen goed te ontsluiten met het fietsnetwerk. Bij de uitwerking vind participatie plaats waar de Fietsersbond en andere belanghebbenden worden betrokken. Zie ook paragraaf 2.6.4 Status van de netwerken en hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes en paragraaf 2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan Het Mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt o.a. plaats in gebiedsvisies en projecten. In die uitwerking is de inrichting van fietsroutes een onderdeel, met het Handboek Openbare Ruimte als toetsingskader. Hierin zijn de uitgangspunten vastgelegd voor de inrichting van de openbare ruimte. Hier wordt de komende jaren hard aan gewerkt.

	verbeteren. Met beperkte investeringen knapt het net als geheel hiervan het meeste op. **Concrete maatregelen voor het fietsnet** 1. Spreiden van fietsstromen. Heel fijn als fietsers de vrije keus hebben om andere routes dan de loeidrukke te gebruiken. Routekeuzevrijheid is belangrijk! 2. Routes aanpassen zodat de capaciteit hoger wordt: heel goed, dit is hard nodig. Veel fietspaden in de stad zijn te smal volgens CROW-normen. Bij toename van het fietsgebruik wordt dit probleem groter. Als het netwerk in 2040 op orde moet zijn, is er op dit vlak veel werk aan de winkel. Er zijn elektrische vrachtfietsen (o.a. van Coolblue, DHL) die 70 cm breed zijn en wettelijk op het fietspad moeten rijden. Zij moeten de combinatie van ouder en kind kunnen inhalen. Een extra reden om fietspaden echt voldoende breed te maken! 3. Zoveel mogelijk verwijderen van verkeerslichten is een goede zaak, net als het vervangen ervan door rotondes of voorrangspleinen. Vervangen van geregelde kruispunten door voorrangskruisingen en -splitsingen kan overigens ook, er is niet altijd ruimte en/of noodzaak voor een rotonde of voorrangsplein. Waar verkeerslichten blijven: meer prioriteit voor fietsers. 4. Werken aan een cultuur van veilig verkeersgedrag. Dat is zeker nodig. Maar het zit niet alleen in gedrag: de inrichting van wegen en fietspaden moet veiliger. Fietsongevallen ontstaan door diverse oorzaken: zachte bermen, paaltjes die niet volgens de richtlijnen zijn geplaatst, krappe bochten, richels, kuilen en putten, te weinig contrast tussen fietspad en stoeprand, te smalle fietspaden bij te grote drukte, onoverzichtelijke oversteken (door geparkeerde auto's bijvoorbeeld) het leidt allemaal tot extra ongevallen. Het aantal ernstig gewonde fietsers in Nederland stijgt, in Utrecht moet dat aantal flink gaan dalen. Er komen fietsroutes bij. Onder andere een route van Galecop naar Laagraven vanwege de ontwikkeling van de A12-zone. 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.	We hebben de afgelopen jaren al veel ruimte gemaakt voor de fiets en brede fietspaden aangelegd. Waar dat kan zetten we dat gestaag door. Dat zal echter niet op alle routes lukken omdat de fysieke ruimte ontbreekt. De integrale keuzes tussen netwerken en het slim regelen tussen de netwerken hebben we beschreven in de hoofdstukken 8.2 en 8.2 van het mobiliteitsplan. Veiligheid is een belangrijke eis bij de inrichting van (fiets)infrastructuur. Daar zijn wij continue mee bezig en zoeken naar veilige inrichtingen bij de uitvoering van projecten uitgaande van CROW richtlijnen en de nieuwste inzichten daarin. Deze verbinding nemen we alsnog op in de netwerkkaart. Het fietsnetwerk is een stadsdekkend netwerk dat ook goed aansluit op het regionale fietsnetwerk. Het kan gebeuren dan een bestaande route uit het hoofdfietsnetwerk valt, indien er een beter alternatief wordt gerealiseerd. Waarschijnlijk blijft deze route dan gewoon bestaan, maar dan niet meer als hoofdfietsroute.

	We zijn benieuwd naar de verbeteringen in het kader van het mobiliteitsplan! Er mogen zeker geen routes verdwijnen of minder goed op elkaar aan gaan sluiten. Om fietsers te verleiden alternatieve routes te gebruiken in plaats van de drukke hoofdfietsroutes moeten ze niet alleen comfortabel zijn en weinig oponthoud hebben. Fietsroutes moeten aan alle 5 de hoofdeisen voldoen. Naast directheid en comfort moeten ook samenhang, veiligheid en aantrekkelijkheid in orde zijn. Een tip: fietsers ervaren mooie routes als korter en sneller dan ze in werkelijkheid zijn. Zorg dat utilitair fietsen net zo leuk wordt als fietsen in de vakantie door de routes aantrekkelijk te maken. Voor fietsen in de binnenstad wordt gezocht naar een passende vorm om hen in het voetgangersgebied te gast te laten zijn: • • De huidige vorm is in elk geval niet passend. Fiets te gast is dat wel. Asociaal rijgedrag valt echt te bekeuren. • • Ook in andere voetgangersgebieden en winkelcentra moet de fiets te gast zijn. Dat is in veel gemeenten al het geval en in wereldfietsstad Utrecht moet dat ook het geval worden. In het plan staat het voornemen om beter te handhaven op fout gestalde fietsen. Wij willen juist dat hinderlijk stallen wordt ontmoedigd, door goede stallingen te bieden: • • Zorg voor voldoende en eenvoudig bruikbare stallingen. Gebruik rekken met een hoge capaciteit per strekkende meter, dus hoog/laag rekken i.p.v. nietjes. Leg de nadruk bij het wegslepen alleen op wrakken en weesfietsen! Dan is er tenminste meer plek om fietsen in een rek te stallen. Als je gemakkelijk in een rek kunt stallen, zet je je fiets vanzelf niet tegen de gevel op een potentieel hinderlijke plek. Ga experimenteren met verschillende stallingen voor kort en langparkeren (langer dan 15 uur). Zorg ook voor voldoende en veilige plekken voor langparkeren voor bewoners! **Diverse concrete maatregelen** In de kaart op pagina 77 van het plan staan diverse maatregelen weergegeven in het fietsnetwerk. Omdat dit summier beschreven is, is onvoldoende duidelijk wat er al of	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. 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. Zie ook paragraaf 2.6.9 Gebiedspecifieke vragen en routes

	niet wordt gedaan. We gaan het gesprek hier graag over aan, maar zien geen mogelijkheid nu op alles te reageren. Over een aantal punten willen we wel wat kwijt. In de bruggenstudie ontbraken naar ons idee 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. • • Nadat het fietsnet is vastgesteld, zullen de ontbrekende verbindingen duidelijk worden. Deze moeten dan aan de kaart worden toegevoegd. In de bruggenstudie bleek dat er maar voor een deel van alle noodzakelijke bruggen geld is. • • Om het fietsnetwerk in 2040 op orde te krijgen zullen ze wel allemaal moeten worden aangelegd. Er zal aanvullende financiering nodig zijn. Fietssnelwegen naar steden in de buurt sluiten aan op hoofdfietsroutes. • • De regionale snelfietsroutes die eindigen in Utrecht, moeten via de Singelring ook naadloos op elkaar aansluiten! • • 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. • • 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. Een deel van de inwoners van Utrecht werkt in Nieuwegein. Voor hen wordt gewerkt aan een snelfietsroute langs het Merwedekanaal, fijn! De route naar Nieuwegein via de Jutfasebrug is op het Utrechtse deel al jarenlang niet meer verlicht. Vroeger werd de route meeverlicht 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. 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 snel moet veel beter bereikbaar worden voor fietsers uit alle richtingen. 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? • • Maak overal expliciet wat waar verbeterd moet worden; • • 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. • • 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. **Stallen** Wat zijn de plannen voor stallingen en tegen fietsdiefstal? Gemeente Utrecht wil immers graag dat fietsers andere stations gebruiken dan CS. • • <u>De randvoorwaarde daarvoor: zorg dat bij alle stations fietsen 24/7 bewaakt kunnen worden gestald (de 1e dag gratis).</u> Het aantal gestolen en vernielde fietsen op bijvoorbeeld station Utrecht Terwijde weerhoudt mensen serieus van het gebruik van de fiets naar dat station. Omdat er alleen stoptreinen komen, is het nu vaak net zo snel om naar CS te fietsen, daar veilig te stallen en de intercity te nemen. Om ervoor te zorgen dat meer mensen station Terwijde zullen gebruiken, moeten fietsen hier veilig kunnen worden gestald, dán pas zullen mensen er voor kiezen om via dit station te reizen. Pas dán wordt de druk op het Centraal Station minder. En dat geldt voor alle stations in de gemeente. Er worden immers veel fietsen gestolen2. 2 https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/2132494/veel-fietsen-gestolen-in-leidsche-rijn-verdachte-opgepakt-dankzij-lokfiets.html • • Er is een actieplan tegen fietsdiefstal nodig. Er komen steeds meer dure (e-)fietsen. Dat is fijn, omdat die het gemakkelijk maken om langere afstanden te fietsen.	Zie paragraaf 2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad Zie paragraaf 2.4.3 Deelmobiliteit Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van “30 kilometer per uur, tenzij”. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren. Welke wegen, waar nu nog 50 gereden wordt worden

	Maar die dure fietsen moet je dan wel veilig in de stad kunnen gebruiken en dus stallen. • • Er zijn plannen nodig voor leenfietsen, leen-e-bikes en e-bakfietsen. De eerste pilot start binnenkort, heel goed! 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. **Confrontatie andere vervoerwijzen** Niet alleen voor de fiets zijn er plannen, maar ook voor de auto, het vrachtverkeer en het OV. Het autoverkeer moet "overal" 30 km/u gaan rijden. Er rijst een probleem op de wegen waar ook een bus rijdt. Het mobiliteitsplan is niet erg duidelijk waar alsnog 50 km/u toegestaan blijft. De Laan van Chartroise is onlangs aangepast, maar verkeer mag er nog steeds 50 km/u rijden. Ook bij de Omloop wil men 50 km/u hanteren. Welke wegen worden concreet een 30 km-weg, waar nu nog 50 km/u gereden mag worden? Op het kaartje in het mobiliteitsplan op pagina 99 staan deze genoemde wegen NIET expliciet ingetekend als 50-km weg, dat betekent volgens ons dat ze DUS 30 km moeten worden. Langs drukke wegen is een fietspad nodig, ook al is de maximumsnelheid 30 km/uur. Er worden op dit moment bijvoorbeeld plannen gemaakt om de Orinocodreef naar 30 km te brengen. De weg wordt versmald van 9 meter naar, let op, 5 meter plus 2 keer 2 meter parkeerstrook. De stoepranden blijven 9 meter uit elkaar liggen, de weg blijft net zo breed als die nu is! Er rijden pakweg 6.000 mvt/etmaal, dat is veel te veel voor een fietsstraat. Hier zijn vrijliggende fietspaden nodig óf veel minder autoverkeer. Met een belasting van 6.000 mvt/etmaal en een gemengd profiel (of fietsstroken) blijft het een "grijze" weg. Die grijze wegen moeten we juist kwijt, omdat die zo onveilig en onplezierig zijn voor fietsers. • • Bij "grijze" wegen moet de snelheid en intensiteit van het autoverkeer dalen, om het veilig mogelijk te maken dat fietsers op de rijbaan of op fietsstroken rijden. Op wegen die tevens hoofdfietsroute zijn, met gemengd verkeer of fietsstroken, moet de maximumsnelheid 30 km/uur bedragen en de auto-intensiteit	omgevormd en wanneer wordt nader uitgewerkt. Soms kan dit nodig zijn om te voorkomen dat autoverkeer dan een andere route kiest. Klopt, als de drukte dat nodig maakt. In het mobiliteitsplan doen wij geen uitspraken over inrichting van netwerken en wegen. Dat volgt bij de uitvoering van projecten. Dit past bij onze inzet op 30 km/u tenzij. Hoe de "tenzij" uitpakt moet per situatie worden bekeken en uitgewerkt.

	lager liggen dan 3.000 mvt/etmaal. Bij een hogere snelheid of meer autoverkeer zijn vrijliggende fietspaden nodig. • • Voor de veiligheid voor fietsers vinden we dat 50 km/u alleen acceptabel is waar fietsers een vrijliggend fietspad hebben. Dat geldt ook voor wegen als de Draaiweg en de David van Mollemstraat én voor de bedrijventerreinen. Is er geen fietspad? Dan kan de maximumsnelheid wat ons betreft geen 50 km/u zijn, maar moet het 30 km/u zijn. En dat geldt ook als er een bus rijdt. We willen dat de ventwegen van de Mr. Tripkade, belangrijke verbinding tussen de Ant. Mattheuslaan en station Overvecht, als fietsstraat worden ingericht. Eventueel kan hier een fietsstrook in rood asfalt worden aangelegd, als een fietsstraat niet haalbaar is. De belangrijkste reden dat menging van fietsers en autoverkeer wel kan bij 30 km/u is dat de remweg bij 30 km/u veel korter is dan bij 50 km/u. En dat de impact van een ongeval bij 30 km/u veel kleiner is, de energie van het voertuig is dan veel minder. Als er 10 meter voor de auto iets gebeurt, staat de auto bij 30 km/u precies op tijd stil. Bij 50 km zit de auto dan nog in de reactieseconde en komt de klap met 50 km/uur aan. Bij 30 km/u is de kans dat er een aanrijding plaatsvindt veel kleiner, door de kortere remweg, en als er een aanrijding plaatsvindt is de impact kleiner door de lagere energie van het voertuig. Het verschil tussen met de schrik vrijkomen en ernstig of dodelijk letsel: een wereld van verschil. We begrijpen het belang van vlotte busdienstregelingen, maar we vinden de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers belangrijker. Blijven leven is immers “gezond voor iedereen”. Dat geldt eveneens voor “de randvoorwaarden voor bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten”. Nood- en hulpdiensten mogen harder rijden dan gewoon verkeer. De wens voor korte aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten mag er niet toe leiden dat op wegen met een gemengd profiel of een fietsstrook de maximumsnelheid hoger wordt dan 30 km/u. In het uiterste geval moet er opnieuw gekeken worden naar de plekken waar de nood- en hulpdiensten hun basis hebben. • • Op de Singelring om de binnenstad heen zijn aanvullende snelheid verlagende maatregelen nodig. Bij een meting met “smileys” gedurende een maand op de Tolsteegsingel was de hoogst gemeten snelheid 108 km/uur, dat is meer dan zorgwekkend, dat is ernstig!	Het spanningsveld verkeersveiligheid versus bereikbaarheid nood- en hulpdiensten is beschreven in het mobiliteitsplan. We proberen de doorstroming van het en OV en nood- en hulpdiensten te borgen op verbindingswegen door dynamisch verkeersmanagement te borgen. Bij het (her)inrichten van woonstraat en autoluwe ontwikkelingen moet altijd rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze diensten worden dan ook bij het ontwerpproces betrokken. Daarbij gaan wij er niet vanuit dat de maximumsnelheid in verblijfsgebieden wordt verhoogd boven de 30 km/u. Zie paragraaf 2.12.2 Slimme Verkeerslichten Overige zaken zijn inrichtings- en uitvoeringskeuzes die bij de uitwerking van projecten aan de orde zijn. In paragraaf 8.3 is beschreven hoe wij willen prioriteren. Een belangrijke notie daarbij is dat voor fietsers niet zozeer langer groen nodig of wenselijk is, maar vooral korter rood. Dat sluit goed aan op uw suggestie. Of verkeerslichten kunnen verdwijnen is een afweging waarin meerdere belangen worden afgewogen.

	Doseren van autoverkeer In de plannen staat dat autoverkeer moet worden gedoseerd. Want dan komen er geen opstoppingen meer voor. Op de ’t Goylaan wordt al gedoseerd, maar het verkeer staat er ondanks dat toch vaak vast; regelmatig rijden de hulpdiensten op de Goylaan over het fietspad. Ook op de Westelijke Stadsboulevard (WSB) krijgen hulpdiensten de mogelijkheid om op het fietspad te rijden. Dat betekent dat de fietsroutes daar flink aan kwaliteit inboeten. Ook geeft het aan dat het doseren geen panacee is: opstoppingen zullen blijven, tenzij er nog veel meer en strakker gedoseerd gaat worden. • • Er moeten wat ons betreft zoveel mogelijk verkeerslichten worden verwijderd. Dat is goed voor de veiligheid en de doorstroming van het fietsverkeer. Fietsers steken in een paar seconden massaal over. Ze krijgen daarom maar een paar seconden per cyclus groen. Auto’s trekken veel trager op, ze hebben 2 seconden per voertuig nodig en krijgen daardoor al gauw 20 seconden groen per cyclus. Daardoor is de kans op rood licht en wachttijd voor fietsers bij een verkeerslicht veel hoger dan voor de auto’s. De concurrentiepositie van de fiets (en de verkeersveiligheid, volgens SWOV) verbetert als verkeerslichten verdwijnen. Als verkeerslichten niet weg kunnen, willen we twee keer groen licht per cyclus. En bij kruisingen met veel fietsers willen we een warmtemeter, zodat het groen licht wordt verlengd, net zo lang tot de hele wachtrij het verkeerslicht is gepasseerd. En geen regensensor, want als fietsers bij regen meer en/of vaker groen licht kunnen krijgen, kan dat bij mooi weer ook prima. • • Bij minder dan 20.000 mvt/etmaal over een kruising is een verkeerslicht normaal gesproken niet nodig voor de capaciteit. Omdat verkeerslichten de minst veilige kruispuntsvorm zijn, moeten ze op dergelijke “rustige” kruisingen niet worden toegepast. We schatten dat een derde van de verkeerslichten staat op een kruispunt met een lagere intensiteit en daarom kan worden verwijderd. • • In het mobiliteitsplan moet een lijst worden opgenomen van kruisingen die rustig genoeg zijn om zonder verkeerslicht aan te leggen. Dit wordt een lijst van “te verwijderen verkeerslichten”. • • Voor een oversteek van een OV route volstaat in de regel een waarschuwingslicht, zoals bij de busbaan in Parkwijk. Zodra de bus weg is gaat het licht uit en regelt het verkeer zich onderling.	Het verwijderen van verkeerslichten is geen doel op zich. In de uitwerking van het mobiliteitsplan wordt bezien waar verkeerslichten of andere kruispuntvormen het meest doelmatig zijn voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling volgens de gestelde prioriteitsvolgorde van modaliteiten.

	Met het weghalen van verkeerslichten wordt ook nog eens flink ruimte gewonnen, bijvoorbeeld voor fietsparkeren, groen en klimaatadaptatie. Op de Hogeweidebaan in Leidsche Rijn is een verkeerslicht verwijderd. De afbeelding laat het grote verschil zien: links de oude, rechts de nieuwe situatie. En het verkeer rijdt ook nog eens rustiger en relaxter omdat de omgeving groener is. *Hogeweidebaan, Leidsche Rijn, voorsituatie en nasituatie* • • De hamvraag moet wat ons betreft niet zijn: hoe verdelen we het autoverkeer over de wegen (met doseren), maar hoe stroomt het fietsverkeer het makkelijkst door de stad. • • Als er ergens per sé een doseerpunt nodig is, dan moet dat vóór de kruising komen, net als op de 't Goylaan. Zie ook ons voorstel in onze inspraakreactie op de plannen voor het Lombokplein3, over de Graadt van Roggenweg: *"Verder vragen we ons af of de VRI wel nodig is bij de oversteek van de Koningsbergerstraat. De maximumsnelheid op de Graadt van Roggenweg gaat ter hoogte van de Koningsbergerstraat van 50 naar 30 km/u. Mag dat 15 m eerder? Daarnaast kan de versmalling van de rijbaan naar 2x1 rijstrook ook vóór de Koningsbergerstraat worden gedaan, zodat er dan maar één rijstrook per richting overgestoken hoeft te worden. Dat vergroot de veiligheid voor de oversteekplek bij de Koningsbergerstraat. Er ontstaat opstelruimte voor verkeer vanaf het Jaarbeursterrein. Vermoedelijk zijn er dynamische drempels (actibump o.i.d.) nodig om de 30 km af te dwingen, terwijl de nood-en hulpdiensten wél in volle vaart erdoor kunnen. "* 3 Zie ook bijlage **<u>Effecten van de voorgenomen maatregelen</u>** Met de cijfers over de modal split per afstandsklasse kregen we ook de verwachtingen voor 2040, zonder (tabel 4) en met (tabel 5) uitvoering van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan. *Tabel 4 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, referentie* Afstandsklasse Gem. ritlengte Auto OV Fiets Totaal 0-2,4 km 1,2 88 44 350 482 2,5-7,4 km 5 218 95 274 587 7,5-12,4 km 10 106 50 71 227 12,5-17,5 km 15 66 22 22 110 17,5-27,4 km 22,5 74 39 26 139 27,5-37,4 km 32,5 59 32 1 92 37,5-52,4 km 45 73 54 - 127 52,5-75,9 km 64,2 64 50 - 114 75-99,9 km 87,5 29 24 - 53 > 100 150 22 11 - 33 Totaal 799 421 744 1.964 aandeel in totaal ritten 41% 21% 38% Aantal ritten * 1000 2040 referentie	Zie paragraaf 2.15.8 Resultaten verkeersmodel

	Tabel 5 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, met mobiliteitsplan Afstandsklasse Gem. ritlengte Auto OV Fiets Totaal 0-2,4 km 1,2 81 38 361 480 2,5-7,4 km 5 192 102 273 567 7,5-12,4 km 10 100 73 69 242 12,5-17,5 km 15 63 36 21 120 17,5-27,4 km 22,5 70 44 24 138 27,5-37,4 km 32,5 58 33 1 92 37,5-52,4 km 45 71 54 - 125 52,5-75,9 km 64,2 61 49 - 110 75-99,9 km 87,5 27 23 - 50 > 100 150 21 10 - 31 Totaal 744 462 749 1.955 aandeel in totaal ritten 38% 24% 38% 2040 met 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 maatregelpakket 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. 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 km (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 schaalsprong fiets? We vinden het onwaarschijnlijk dat na een schaalsprong fiets en het fietsnetwerk op orde brengen het fietsgebruik maar zo weinig stijgt. Als de schaalsprong 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	De investeringen in fiets zijn verhoudingsgewijs goedkoper dan voor OV en auto. Fiets is echter niet de enige oplossing en we zetten in op de brede Utrechte Mobiliteitsaanpak met 5 stappen. Voor het realiseren van de schaalsprong fiets zijn meerdere honderd miljoen nodig. Voor de provincie Utrecht is in het kader van de uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op hoofdlijnen geïnventariseerd dat 1,2 Mrd nog is voor investeringen in hoofdfietsroutes en stallingen. Voor de stad Utrecht schatten wij de kosten voor de schaalsprong fiets in op 700 mln. (incl. buurtnetwerken, maaiveldstallingen en

	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. 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 teveel te hinderen. • • Het mobiliteitsplan heeft júist de extra inzet op de fiets nodig om naar minder autoritten te gaan in 2040. Vooral op de korte ritten (tot 15 km) valt relatief veel winst te behalen, daarom moet er extra worden ingezet op hoog fietsgebruik. Ook buiten de Ring. Net als in 2015 is ook in 2040 is zo'n 72% van alle ritten korter dan 15 km. Op die afstand is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Fietsen kan 24/7 en is niet afhankelijk van een dienstregeling. Je kunt overál komen, ook als er geen OV-halte vlakbij is. De fiets is snel, gezond en plezierig. Fietsen veroorzaakt geen overlast. Tenslotte is fietsen goedkoop, zowel voor de overheid als voor de fietser. • • <u>Put daarom de mogelijkheden voor verhoging van het fietsgebruik helemaal uit, voordat er duurdere maatregelen worden toegepast, zoals de aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande P+R terreinen. Fietsinfrastructuur levert de meeste "bang per buck" op: de grootste verbetering in modal split voor het minste geld. De schaalsprong fiets vraag om – tot nu toe – ongehoord hoge investeringen. Tegelijkertijd zijn de investeringen maar een klein deel van de totale investeringen, omdat investeringen in OV en P+R nog veel hoger zijn. Daarnaast zijn er voor de fiets nauwelijks exploitatiekosten. Voor het gehele plan is 4 tot 5 miljard nodig. Dat komt neer op zo'n € 10.000 per inwoner. Welk bedrag hiervan is nodig voor de schaalsprong fiets? Beloon mensen niet met een prachtige (dure) P+R plek en nagenoeg gratis OV als ze het leeuwendeel van hun reis met de auto hebben afgelegd, zeker niet als een verplaatsing over een fietsbare afstand was.</u>	fietsparkeer-exploitatiekosten, die geen onderdeel uitmaken van het NTF). Hier werken we aan. Deze suggestie nemen we mee in de uitwerking. Een verschuiving van ritten onder de 15 km naar boven de 50 procent is een prachtig resultaat. Daarnaast zullen voormalige autogebruikers met verschillende vormen van deelmobiliteit op pad gaan. Dit alles om de bereikbaarheid en leefbaarheid van stad en regio te borgen en te verbeteren. We vinden die een mooie ambitie maar leggen ons niet vast op een doelstelling per afstandsklasse. We verwijzen naar **sub paragraaf 2.16 Monitoring en evaluatie** Monitoring van verkeer in, van én naar de hele gemeente in onderdeel van de monitoring.

	• • Beloon mensen die met het OV of met de fiets/e-bike/speed pedelec naar Utrecht komen. Beloon ze met concurrerende reistijden, met vlotte, veilige en comfortabele verbindingen (weinig omrijafstand door voldoende bruggen en tunnels om barrières te overwinnen, fietspaden uitgevoerd in strak rood asfalt, zonder verkeerslichten of met verkeerslichten met een heel beperkte vertraging), met een prima stallingsplek en de mogelijkheid om gedurende het weekend de fiets gratis in een van de bewaakte stallingen bij stations te laten staan. • • Over tunnels gesproken: de A28 houdt in de toekomst op bij het knooppunt Oudenrijn en loopt dan niet meer als snelweg door tot aan de Waterlinieweg. De weg loopt nu met een viaduct over de Archimedeslaan. In de nieuwe situatie komt er een kruising tussen beide wegen. De bus behoudt in de toekomst zijn ongelijkvloerse kruising, maar het fietstunneltje verdwijnt jammer genoeg. Fietsers krijgen hier een extra kruispunt met een verkeerslicht. Wij willen graag dat de ongelijkvloerse kruising voor fietsers blijft bestaan! En dat geldt voor de hele stad: waar al fietstunnels of bruggen liggen, moet die niet zomaar kunnen worden weggehaald. Van de ritten tot 15 km wordt nu 46% met de auto gemaakt, in de referentie daalt dat naar 34% en met uitvoering van het mobiliteitsplan naar 31%. In beide gevallen wordt 51% van de korte ritten met de fiets gedaan. • • Wij vinden dat met uitvoering van het mobiliteitsplan ernaar moet worden gestreefd dat een veel groter deel van deze korte ritten met de fiets wordt gedaan. Met alles wat hierboven is aangegeven over het fietsnet, de snelheid, stallen etc. lijkt ons dat zeker niet onmogelijk. Om het doel te bereiken en tijdig bij te sturen moet er gemonitord en geëvalueerd worden. Er is natuurlijk een mobiliteitsmonitor Utrecht. • • Ga na of de mobiliteitsmonitor inzicht kan bieden in de effecten van het mobiliteitsbeleid. Voldoet deze om bovenstaande doelen te realiseren? In ieder geval moet zowel het verkeer in, van én naar de hele gemeente in de monitor worden meegenomen. **Tot slot** We hebben met plezier gewerkt aan deze inspraakreactie. Als u hierover vragen heeft, wilt u dan even contact met ons opnemen? We zijn graag bereid om onze reactie	Wij verwijzen naar de reactienota Lombokplein en de raadsbrief over het Lombokplein van 17 februari 2021 met een uitgebreide toelichting over (inrichtings)keuzes.

	mondeling aan u toe te lichten. Met name over de verschillende fietsnetwerken willen we graag met u overleggen. In afwachting van uw reactie, verblijven we, Met vriendelijke groet, Fietsersbond, Afdeling Utrecht Voorzitter Bijlagen: • • Inspraakreactie Lombokplein Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op de plannen voor het Lombokplein. We zijn blij dat we in de klankbordgroep en in overleg met de projectleiding betrokken zijn geweest bij het opstellen van het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO). We zijn welwillend aangehoord bij het uiten van onze opmerkingen en suggesties. Daarvoor willen we u bedanken. We zetten in deze brief onze opmerkingen en suggesties op het PvE/FO. **Ongelijkvloerse kruising Stadsstraat x Leidseweg** In opdracht van de Raad zijn voor het kruispunt Stadsstraat x Leidseweg twee vormgevingen uitgewerkt. We zijn blij dat het college duidelijk maakt dat zij, net als wij, een voorkeur heeft voor de ongelijkvloerse variant. *Alternatief voor de binnenstadsas: Singelroute* Naar ons idee kan de jaarlijks groeiende stroom fietsers vanuit de wijken in West (Leidsche Rijn, Vleuten De Meern, Oog in Al, delen van Lombok) worden aangemoedigd om zich te verdelen over verschillende alternatieve routes, waarbij het uitgangspunt kan zijn dat verkeer dat geen bestemming heeft in het Singelgebied, niet via de drukke route Van Sijpesteijntunnel – Smakkelaarsveld – Vredenburg – Lange Viestraat – Viebrug – Potterstraat (bekend als de binnenstadsas) hoeft te rijden. We zijn blij dat de gemeente werkt aan een aantrekkelijke Singelroute, waarmee fietsers een daadwerkelijk aantrekkelijke alternatieve route krijgen. Op dit moment wordt gewerkt aan (plannen voor) de Singelroute aan de noordkant (Weerdsingel O en W) en westkant (Catharijnesingel) van het Singelgebied. En ook zonder dat die delen al volwaardig deel uitmaken van de Singelroute, wordt de route via de Van Sijpesteijntunnel door grote aantallen fietsers gemeden. We weten dat hier al langere tijd sprake is van vervoersarmoede: de fietsers op de binnenstadsas beschikken allemaal ‘over een volgroeid brein en lichaam’, zoals Marieke Dubbelman	Zie reactienota Lombokplein

	dat in een column in het AD/UN eens heeft genoemd. In een online bijeenkomst van de gemeente in het kader van de update SRSRSB-2040 gaf meer dan de helft van de aanwezigen aan dat zij de Van Sijpesteijntunnel mijden. We schrokken ervan dat deelnemers aan het gesprek, op het oog beschikkend over zo'n volgroeid brein en lichaam, aangaven de route te mijden. Het probleem van de vervoersarmoede is nog groter dan wij al dachten. Zorgwekkend! Het voltooien van de aantrekkelijke Singelroute als alternatieve routes voor de binnenstadsas op korte termijn is van het grootste belang! *Fietsverkeer groeit hard: ongelijkvloers nodig* Veel fietsers zullen niet verleid kunnen worden tot een alternatieve route, zij zullen via de binnenstadsas blijven fietsen. Hetzij omdat hun bestemming binnen het Singelgebied ligt, dan wel omdat voor hen de route de meest aantrekkelijke of snelste is, of uit gewoonte. Uit tellingen van de gemeente van het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel komt naar voren dat tussen 2010 (10.700) en 2019 (19.000) het fietsverkeer hier bijna is verdubbeld. Jaarlijks groeit het aantal fietsers gemiddeld dus met 6,5%. Dit groeicijfer ligt opvallend veel hoger dan in het VRU is aangenomen. We verwachten dat de komende jaren de groei van het fietsverkeer stevig zal doorzetten, gezien de geplande ruimtelijke ontwikkelingen aan de westkant van het spoor, waaronder grootschalige woningbouw in Leidsche Rijn (van 80.000 naar 100.000 inwoners) en het Beurskwartier. Naast de ruimtelijke ontwikkelingen, blijft de gemeente inwoners en bezoekers aanmoedigen en verleiden om de fiets te pakken. In de studies voor Noordwest, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Amsterdamsestraatweg (ASW) en Noordelijke Randweg (NRU) stelt de gemeente maatregelen voor om het doorgaand autoverkeer te weren, ook dat zal mogelijk leiden tot een toename van het fietsverkeer. Dus naast de genoemde ruimtelijke ontwikkeling gaat ook de autonome groei van het fietsverkeer door. Volgens de monitor mobiliteitsplan 2019 is het fietsaandeeel in de verplaatsingen binnen de gemeente gestegen van 39% van alle ritten in 2011 naar 48% in 2018. Omdat ook het aantal inwoners in deze periode is toegenomen betekent dit tot een fikse stijging van het aantal fietsritten. De bouw van aantrekkelijke fietsenstallingen bij het Station en in het Singelgebied (Neudestalling, Stalling de Planeet) draagt daar ook aan bij. En zo willen we het ook: zoveel mogelijk mensen moeten op de fiets naar de (binnen)stad, omdat de fiets bijdraagt aan een goede gezondheid voor de inwoners, bijdraagt aan een gezonde	

	luchtkwaliteit, aan het verminderen van overgewicht en het verbeteren van de algehele gezondheid, goede autobereikbaarheid van de (binnen)stad, USP en andere economische kerngebieden, en aan een zeer bescheiden ruimtegebruik, in vergelijking met veel andere modaliteiten. De hoogstedelijke dynamiek en de uitgangspunten van Healthy Urban Living kunnen alleen worden gerealiseerd als zoveel mogelijk mensen gaan en blijven fietsen. Een andere ontwikkeling is de opmars van de e-bike, die maakt dat de fiets ook voor verplaatsingen van het uiterste westen van de stad (en verder) naar USP een aantrekkelijke optie wordt. Maar voor dergelijke lange verplaatsingen is een route via de binnenstadsas minder noodzakelijk. Het is van belang dat de gemeente voor deze fietsers zorgt voor aantrekkelijke routes en hen informeert over die alternatieve routes, bijvoorbeeld via de Singelroute. Na het gereedkomen van de Singelroute kunnen we de gemeente hierbij van dienst zijn door middel van berichten in onze nieuwsbrief en op onze website. Met de gelijkvloerse variant kan volgens de gemeente een groei worden gefaciliteerd van 10%; een groei van 35% kan met de gelijkvloerse kruising niet worden gefaciliteerd zonder vertraging die fors uitstijgt boven de daarvoor geldende richtlijnen. Met de ongelijkvloerse kruising kan wel 35% groei worden gefaciliteerd binnen de richtlijn. Het belangrijkste bezwaar tegen de gelijkvloerse kruising vinden we dat die niet toekomstbestendig is. De herinrichting vraagt een stevige investering en dat geldt voor beide varianten. Als het fietsverkeer vervolgens maar 10% kan groeien, lijkt dat ons weggegooid geld. Voor een relatief klein bedrag extra kan een oplossing worden geboden die wel toekomstvast is en kan een veel grotere groei van het fietsverkeer wel worden opgevangen. Daarom willen wij nogmaals aangeven dat we het belangrijk vinden dat gekozen wordt voor de toekomstvaste oplossing van een ongelijkvloerse kruising. **Breedte fietspad in de Van Sijpesteijntunnel** Hierboven gaven we al aan dat het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel door verschillende ontwikkelingen hard zal blijven groeien. We beschreven ook dat ‘de Van Sijp’ door veel mensen wordt gemeden, omdat het er te druk is. In de plannen voor het Lombokplein wordt de verbinding via het water tussen Merwedekanaal en Catharijnesingel hersteld: de Leidsche Rijn wordt weer bevaarbaar. We weten ook dat ervoor gepleit wordt om het water in de Van Sijpesteijntunnel te verbreden, om meer en bredere boten te kunnen faciliteren. Het water van de	

	Leidsche Rijn in de Van Sijpesteijntunnel is smaller dan vóór en na de tunnel; de tunnel vormt een versmalling in de loop van het water van de Leidse Rijn. De breedte van de waterloop aan de uiteinden van de tunnel wordt circa 17 meter. In de tunnel is het water nu 3,9 meter breed. Dat moet volgens het ontwerp 6 m worden. Het fietspad wordt 4,5 m en het voetpad 3 m, de groene wand 0,5 m. Wanneer al deze wensen worden opgeteld past dat niet in de bestaande tunnel. Het ontwerp moet hier beter, zodat de bestaande tunnelbreedte wordt verdeeld over de utilitaire vervoersstromen: fiets en voetganger. Boten varen hier alleen recreatief en zullen om-en-om door de tunnel moeten varen. Maar zolang alternatieven voor de fietsroute door de Van Sijp ontbreken (we denken aan de fietstunnel bij de Nic. Beetsstraat1) kan van verbreding van het vaarwater wat ons betreft absoluut geen sprake zijn! Het fietspad is nu al (veel) te smal en wordt in het PvE/FO maar 65 cm breder. De kademuur komt in het ontwerp dicht langs het fietspad te staan, waardoor de effectieve breedte (door de schuwafstand t.o.v. een vaste wand) amper toeneemt. In elk geval zal een fietspad van 4,5 meter volstrekt onvoldoende zijn om het huidige capaciteitsknelpunt weg te nemen, laat staan om de groei van het fietsverkeer te kunnen faciliteren en de vervoersarmoede te kunnen verminderen. Gezien het enorme aantal fietsers is een breedte van ten minste 6 meter dringend gewenst. 1 In het rapport van het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen d.d. 3 juli is aangegeven dat het aantal fietsers in de Van Sijpesteijntunnel tot 2040 zal verdubbelen. *Toezegging wethouder Van Hooijdonk* We hebben onze zorgen hierover eerder al bij de gemeente onder de aandacht gebracht, o.a. per brief d.d. 26 april 2016 aan wethouder Van Hooijdonk. In reactie op onze brief heeft de wethouder destijds per brief (met kenmerk 16.505343) het volgende toegezegd: “Vooralsnog zijn er geen uitgewerkte plannen die betrekking hebben op verbreding van het water onder de Van Sijpesteijntunnel. Mocht dit idee uitgewerkt gaan worden zal terdege rekening gehouden worden met de benodigde breedte voor fietsers en voetgangers”. We vragen u om in de uitwerking van de plannen voor het Lombokplein recht te doen aan deze schriftelijke toezegging en het water in de Van Sijp niet te verbreden. Elke millimeter ruimte in de tunnel is hard nodig om de kwaliteit van deze fiets- en wandelroute te borgen. **Breedte van fietspaden in het plangebied**	

	In het plangebied liggen vele fietspaden. We vinden het belangrijk dat die voldoende breedte krijgen om de verwachte grote stromen fietsers te kunnen faciliteren. In het gebied lopen ook belangrijke routes voor stedelijke distributie. Vervoer van pakjes en pakketjes gebeurt in toenemende mate met zero emission bakfietsen, geheel in lijn met het beleid van de gemeente om goederenvervoer en bevoorrading te verduurzamen. Denk aan de Fietskoerier, Coolblue, PostNL en DHL, 'fietsen' die we ook in Utrecht nu al steeds vaker tegenkomen. *Steeds meer kanjers op het fietspad* We gaan er vanuit dat deze voertuigen op het fietspad mogen rijden, ook als de omliggende wegen 30 km zijn geworden. De fietspaden moeten dan voldoende breedte bieden om dit soort voertuigen en de overige fietsers voldoende ruimte te bieden. Veel fietspaden in het plan zijn 3,5 of 4 m. Vanaf een spitsuurintensiteit van 150 fietsers (beide richtingen) is 3,5 - 4 m breedte aanbevolen door CROW, vanaf > 350 fietsers wordt 4,5 m aanbevolen. Omdat in dit gebied de fietsroutes erg druk zijn en nog drukker zullen worden, is minimaal 4 m en liefst 6 m breedte echt nodig. Bij die breedte kunnen in beide richtingen 2 x 2 fietsers naast elkaar rijden, terwijl tegelijkertijd in allebei de richtingen een snelle fietser hen inhaalt. En die situatie is in de spits nu al geen uitzondering. Daarom pleiten we voor een standaard breedte van de fietspaden van 4 tot 6 meter, in plaats van de 3,5 tot 4 meter zoals die nu in het plan voorkomen. De bestaande fietspaden langs het Westplein zijn bijvoorbeeld 4 m, in het plan worden die versmald naar 3,5 (Profiel 8). Overigens zijn we van mening dat snorfietsen, net als brommers en speed pedelecs, verplicht op de rijbaan moeten gaan rijden en dan op het fietspad niet meer zijn toegestaan. Voor de normen voor fietspadbreedtes hebben we daarom de normen uit de tabel "vrijliggende fietspaden" gebruikt. Indien snorfietsen op het fietspad blijven, zou de tabel "vrijliggende bromfietspaden" voor de fietspadbreedtes moeten worden gebruikt. Dan is nog meer breedte nodig. Bij meer dan 100 (brom)fietsers per uur is een pad van 4,0 m breedte nodig. **Profielen** In onderstaande tabel geven we voor de verschillende profielen weer wat de huidige breedte is, welke breedte in het PvE/FO is beoogd en welke breedte naar ons idee benodigd is.	

	Profiel nummer Huidige breedte Geplande breedte Gewenste breedte Opmerking 1 3,0 / 3,5 3,0 / 3,5 Blijft ongewijzigd 2 3,0 / 0,9 3,5 / 3,0 3,5 / 3,5 Ten koste van tussenstrook tram/rijbaan 3 4,0 / 3,5 4,0 / 3,5 4 m betreft fietsstraat - best smal! 4 4,0 / 3,5 4,5 / 3,5 4 m betreft fietspad 5 4,9 / 3,1 4,0 / 3,5 4,0 / 3,5 4,9 is weg 2 ri verkeer, 4 m is fietspad 6 - /5,0 - /5,0 Naar Jaarbeursplein/kiss and ride 7 - /4,5 - /5,0 Drukke route langs NH hotel naar stalling 8 4,0 / variabel 3,5 / 3,5 4,0 of meer Kanonstraat, blijft hoofdfietsroute 9 4 3,5 / 3,5 4,0 of meer Kanonstraat, Uitstapstrook komt op fietspad uit, als bij 8 10 4,0 / 3,0 4,0 / 4,0 Zuidzijde Daalsetunnel kan Sijpesteijntunnel ontlasten 11 4,0 / 3,0 4,0 / 3,0 4,0 / 4,0 12 4,5 / 4,0 4,5 / 4,5 Fietspad naar laden/lossen is de facto fietsstraat 13 2,5 / 3,5 3,5 / 4,5 14 4,5 / 4,0+1 4,5/4,5 Leidseveertunnel, fietspad +fietsstraat 15 3,85 4,5 (-0,7) 6,0 + 1 m schuw Sijpesteijntunnel. Houdt rekening met schuwafstand kade 16 4,5 6,0 Sijpesteijnkade 17 5,0 4,5 6,0 Sijpesteijnkade 18 5,0 4,5 / 4,5 4,5 / 4,5 variant ongelijkvloers 18b 5,0 4,5 6,0 variant gelijkvloers 19 4,5 6,2 Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan 20 4,6 6,2 Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan 22 4,5 4,5 + 0,3 30 à 50 cm schuwstrook tussen rijbaan en parkeren 23 5,0 5,0 Verlengde Kanaalstraat B2 3,5 / 3,5 4,5 / 4,5 Ten koste van verbrede tussenstrook B3 4,5 4,5 De groen gemarkeerde profielbreedtes betreffen fietspaden die de drukte uit de Van Sijpesteijntunnel deels over kunnen nemen. Deze routes zullen ook gebruikt worden door fietsers die niet in de Van Sijpesteijntunnel willen fietsen. Daarom moeten deze routes royaal en comfortabel zijn. We geven hier een aantal toelichtingen op de profielen: • • Sowetobrug: 2 richtingsfietspad van 3 m breed betekent een flinke verbetering t.o.v. de huidige 0,9 meter richting het 24 Oktoberplein. Voor een toekomstbestendige inrichting is 3,5 m beter, de ruimte kan gevonden worden door de tussenstrook tussen tram en rijbaan smaller te maken. • • De Verlengde Kanonstraat (tussen het NH hotel en het Van Sijpesteijngebouw) wordt 2 richtingsfietspad en dat is fijn, maar de breedte wordt 4,5 m. 5 Meter is beter, we denken dat er wel wat ruimte kan worden gewonnen ten koste van de trottoirs met plantvakken. Het is er nu al druk met fietsers. • • Profiel 8: we hebben in de huidige situatie langs het Westplein fietspaden van 4 m breed. In het plan wordt dat versmald naar 3,5 m. Wat ons betreft is dit	

	onverantwoord, gezien de huidige drukte en de verwachte groei. Als er iets verandert aan het huidige fietspad ligt verbreding tot 5 m meer in de rede. • • Profiel 10, fietspad bij de inrit van de (zuidelijke) Daalsetunnel is ingetekend 3,0 m breed. Dat moet breder worden. Het is de bedoeling dat fietsers zich meer spreiden, bijvoorbeeld vanaf de Cremerstraat al naar de zuidelijke buis van de Daalsetunnel om naar het centrum van Utrecht (via de Knipstraat brug) te gaan. Dan wordt dit fietspad dus drukker. Kan het fietspad hier, net als in de noordbuis worden verbreed en eventueel à niveau met het voetpad worden gelegd? Zie profiel 11. • • Profiel 13, Lombokplein uit de Leidseveertunnel. Een éénrichtingsfietspad van 2,5 m breed. Dat is echt onvoldoende. Het is het enige éénrichtingsfietspad in het plan, het zou een tweerichtingspad moeten worden. De boogstralen bij de aansluitingen bij andere fietspaden zijn ook kleiner dan nodig en kleiner dan de vereiste 5 m. Er is wel een breed trottoir, er is dus ruimte genoeg. Het andere fietspad daar wordt 3,5 m, dat is ook te smal. Deze route moet fietsers uit de Cremerstraat/Vleutenseweg naar de Leidseveertunnel brengen, waarbij ze níet door de Van Sijpesteijntunnel fietsen. Maak deze route aantrekkelijker. • • Profiel 15 in de Van Sijpesteijntunnel. De ontworpen 4,5 m is maar 65 cm breder dan het nu is. Met slechts 30 cm schuwafstand van de kadewand, waar dat volgens de richtlijnen een meter moet zijn. We willen meer afstand tot de kadewand en een grotere verbreding dan 65 cm. Voor zo'n belangrijk druk fietspad is 6,0 m nodig. • • Kade naast de Van Sijpesteijnbrug: 4,5 m smal fietspad als vervolg op de Van Sijpesteijntunnel. Ook dit moet 6 m worden. Variant gelijkvloers 4,5 m breed fietspad. Ongelijkvloers 2 paden van 4,5 m. Alleen daarom zou je al ongelijkvloers willen. Als de gelijkvloerse variant zou worden aangelegd, wat we beslist niet willen, dan zou het fietspad minstens 6 m breed moeten zijn. • • Profiel 19 en 20: fietsstraat 4,5 of 4,6 m. Best smal nog hier, door het 'opbossen' van fietsers voor rood licht bij de VRI etc. Op de verlengde Leidseweg moet níet de beroerde verharding van de Leidseweg worden doorgetrokken. Wij willen een wegdek zonder de losliggende, rammelende en soms levensgevaarlijk omhoogstaande klinkers. Bovendien doen de klinkers niet waarvoor ze zijn bedoeld: de snelheid van het autoverkeer afremmen. Auto's rijden ofwel midden op de weg, waardoor de	

	wielen aan weerszijden van de klinkerstrook op het asfalt rijden, of ze rijden op één asfaltstrook. In beide gevallen raken de wielen de klinkers niet. De klinkers zijn wel zeer oncomfortabel om overheen te fietsen, bijvoorbeeld om andere fietsers in te halen. Kies een profiel zoals op de Prins Hendriklaan: het middendeel moet bol gestraat met vlakke klinkers. Dan kun je er met de fiets overheen, terwijl de snelheid van auto's die eroverheen rijden wél goed wordt geremd. Dat is wat je wilt met een fietsstraat. Hier zit ook een overgang in de kwaliteit: van Domstad bijzonder/allure naar Domstad compact. Dat maakt het ook zichtbaar in het profiel. • • Profiel B2, Kanonstraatbrug: 2 fietspaden van slechts 3,5 m, terwijl er ruimte genoeg is; er liggen ook drie verharde tussenstroken van minstens 3 meter. Maak de fietspaden breed genoeg om toekomstbestendig te zijn. **Kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel** We zijn niet gelukkig met het ontwerp van het kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel. Het is wat ons betreft méér dan twijfelachtig of hier vanuit de capaciteit of vanuit de veiligheid een verkeerslicht (VRI) nodig is. Wij hebben eerder aan de gemeente een aantal suggesties gedaan voor een andere kruispuntvorm. Zonder VRI denken wij dat het kruispunt veiliger wordt. *Rotonde* Zo ligt in Delft het Delflandplein, een rotonde met ongeveer dezelfde grootte, die ook door een belangrijke OV-verbinding (tramlijn) wordt doorsneden. Op een rotonde binnen de bebouwde kom worden fietsers standaard in de voorrang gezet. Wij hebben begrepen dat het niet bekend is hoeveel fietsers hier op termijn gaan rijden, mogelijk komen er zoveel fietsers te rijden, dat het auto (en bus)verkeer geblokkeerd zou kunnen raken; om die reden heeft de gemeente eerder aangegeven een rotonde niet te zien zitten. *Voorrangsplein* We willen nogmaals een suggestie doen, die nog niet is onderzocht. We willen vragen om te onderzoeken of met een voorrangsplein het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden. Het voorrangsplein komt voort uit de ontwerpprincipes van LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller). Met een voorrangsplein is in de afgelopen jaren in diverse gemeenten gunstige ervaring opgedaan (o.a. Hilversum, Arnhem). Een beschrijving van de kenmerken van een voorrangsplein is te vinden op https://www.wegenwiki.nl/Voorrangsplein. Wij verzoeken u om deze aansluiting te	

	ontwerpen met hooguit een waarschuwingslicht voor de bus en een licht-op-verzoek voor voetgangers zoals op de Neude. De busbaan zou rechtdoor over het pleintje kunnen gaan en doorlopen over de Vleutenseweg. Verkeer uit de richting van het Park Plaza hotel/Smakkelaarsveld slaat af het voorrangsplein op. **Oversteek Kanaalstraat – Leidseveertunnel** We zijn blij dat bij de oversteek vanuit Lombok naar de noordzijde van het Smakkelaarsveld gekozen is om geen verkeerslicht te plaatsen. We gaan er vanuit dat het profiel van de Stadsstraat zodanig is, dat de snelheid en de omvang van het autoverkeer voldoende worden afgeremd, zodat fietsers veilig kunnen oversteken. Fijn ook dat hier een nieuwe inrichting van de opstelruimte voor fietsers wordt toegepast in de vorm van een 'frietzak'. **Oversteken trambaan bij Koningsbergerstraat en Jaarbeursplein** De tramhaltes bij de Koningsbergerstraat liggen nu pal tegenover elkaar, de ene vóór, de andere na de oversteekplaats. Een ligging van beide haltes direct ná de kruising is veel handiger voor overstekers, omdat zij veel sneller groen licht kunnen krijgen als de tram halteert na de oversteek. Dan is er ook meer ruimte, omdat de voorsorteerstroken voor het autoverkeer linksaf niet op dezelfde doorsnede liggen als de tramhalte. Verder vragen we ons af of de VRI wel nodig is bij de oversteek van de Koningsbergerstraat. De maximumsnelheid op de Graadt van Roggenweg gaat ter hoogte van de Koningsbergerstraat van 50 naar 30 km/u. Mag dat 15 m eerder? Daarnaast kan de versmalling van de rijbaan naar 2x1 rijstrook ook vóór de Koningsbergerstraat worden gedaan, zodat er dan maar één rijstrook per richting overgestoken hoeft te worden. Dat vergroot de veiligheid voor de oversteekplek bij de Koningsbergerstraat. Er ontstaat opstelruimte voor verkeer vanaf het Jaarbeursterrein. Vermoedelijk zijn er dynamische drempels (actibump o.i.d.) nodig om de 30 km af te dwingen, terwijl de nood-en hulpdiensten wél in volle vaart erdoor kunnen. De oversteek van de trambaan bij het Jaarbeursplein is ook met een VRI geregeld. Maar is het nodig om de oversteek van de stadsstraat ook met VRI uit te rusten? Hoeveel verkeer slaat er eigenlijk af, moet dat VRI-geregeld worden? Wij vragen ons af: kan een tramwaarschuwing voldoende zijn, eventueel aangevuld met een voetgangerslicht op verzoek (zoals op de Neude). **Geregelde kruispunten**	

	Bij verschillende kruispunten in het gebied zijn verkeerslichten ingetekend. Ze zijn in de navolgende figuur met een rode cirkel aangegeven. Op verschillende kruisingen en aansluitingen worden verkeerslichten toegepast. Dat vinden we ongewenst om de volgende redenen: • • Volgens onderzoek van de SWOV, (de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) zijn kruisingen met verkeerslichten de minst veilige kruispuntsvorm. (https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten) Rotondes zijn het veiligst maar ook op voorrangskruisingen vallen veel minder slachtoffers dan op kruisingen met verkeerslichten. • • Verkeerslichten zijn niet nodig vanuit het oogpunt van capaciteit: de beoogde aantallen motorvoertuigen en fietsers kunnen worden afgewikkeld zonder VRI. Verkeerslichten zouden pas moeten worden toegepast bij meer dan 20.000 mvt/etm over een kruising. Bij de geplande drukte van maximaal 15.000 mvt/etmaal is het goed mogelijk om ongeregelde kruispunten te ontwerpen. • • Voor de drukkere kruisingen is een voorrangspleintje vaak een goede oplossing. • • Het hele gebied valt in de A-zone van SRSRSB, waar ernaar gestreefd wordt om verkeerlichten niet toe te passen. • • In 30-km gebieden horen sowieso geen verkeerslichten. • • Omdat er zoveel verkeerslichten dicht na elkaar liggen, zullen ze gekoppeld moeten worden om terugslag of overstaan te voorkomen. Kruisend verkeer moet daardoor lang wachten, ook als er geen verkeer rijdt. Dan staat kruisend verkeer op niets te wachten; de fietsers zullen dit ervaren als ongeloofwaardige regelingen en dat werkt rood licht negatie in de hand. • • Fietsers hebben weinig groentijd nodig om over te steken, reden waarom ze vaak maar een paar seconden groen per cyclus krijgen. Daardoor is de stopkans voor fietsers erg hoog. Stoppen en optrekken kost menselijke energie en is oncomfortabel. Door de korte groentijd is de wachttijd voor fietsers relatief lang. Verkeerslichten bevorderen niet bepaald het fietsgebruik. • • Bij verkeerslichten zijn voorsorteer- en opstelstroken nodig wat het ruimtegebruik vergroot. Bij rotondes, voorrangspleintjes en voorrangskruisingen is minder verharding nodig waardoor het gebied groener en aantrekkelijker kan worden ingericht.	

	• • Stoppend en optrekkend verkeer veroorzaakt meer lawaai en uitstoot dan rustig doorrijdend verkeer. In het PVE wordt op pagina 111 gemeld dat het autoverkeer bij verkeerslichten een extra keer mag wachten, mits er geen terugslag plaatsvindt naar voorgelegen kruisingen. Doordat er zovéél verkeerslichten komen is de afstand naar het voorgelegen kruispunt kort en zal die terugslag zich vaak wel voordoen. Volgens het bijlagenboek (pag 85) slaat zelfs het fietsverkeer bij de inrit voor het stadskantoor terug tot aan de kruising met de Van Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat. We verzoeken om als uitgangspunt te hanteren dat kruisingen als ongeregelde voorrangskruising worden vormgegeven. We willen dat alleen verkeerslichten worden toegepast als dat qua verkeersintensiteit absoluut noodzakelijk is. We wijzen u op de succesvolle verwijderingen van verkeerslichten op de Hogeweidebaan, de Adriaan van Ostadelaan en op de aansluiting Marco Pololaan – Churchilllaan. Over het voorrangspleintje op de 't Goylaan is het nodige te doen geweest maar we hebben er alle vertrouwen in dat na de geplande aanpassingen ook dat een succes zal zijn. Zet geen verkeerslichten neer, dan hoeven ze later ook niet te worden verwijderd. **Opgave begrenzen autoverkeer** In de modelberekeningen van de verkeersafwikkeling is uitgegaan van 15.000 motorvoertuigen per etmaal ter plaatse van het Westplein. Uit de berekeningen komt naar voren dat hogere intensiteiten niet kunnen worden afgewikkeld, zonder dat vertraging en lange wachtrijen ontstaan. Naar ons idee zijn forse maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat het autoverkeer daadwerkelijk rond of onder 15.000 mvt/etm uitkomt. Het plan geeft ons vooralsnog weinig vertrouwen dat deze streefwaarde gehaald gaat worden, eenvoudig weg omdat de daarvoor noodzakelijke ingrepen in het plan ontbreken. Bij de Koningsbergerstraat kan een wachtrij van plm. 40 voertuigen worden neergezet, wat een wachttijd van 5 minuten oplevert. Als er (ongewenste) verkeerslichten op de aansluitende kruispunten worden toegepast, kan het verkeer ook daar nog wachttijd krijgen. Stilstaand verkeer voor verkeerslichten is zeer onaangenaam voor de omgeving en daarom ongewenst. Voor verkeer richting 24 Oktoberplein en A2 zijn geen maatregelen op dit plein mogelijk, die moeten al veel verder stroomopwaarts worden getroffen, bij de Oudenoord, de Monicabrug en de Amsterdamsestraatweg . Ook daar is wachtend verkeer zeer ongewenst voor de omgeving. We willen dat ten minste de "knips" uit "scenario 3" van de studie	

	Noordwest worden toegepast, omdat dat het verkeer wél echt begrenst. De wachtrij voor de Koningsbergerstraat moet in elk geval een paar meter vóór de kruising/oversteek worden neergezet, zodat fietsers deze ongeregelde kruising vlot over kunnen steken. *Afslag stadskantoor* Uit de berekeningen komt naar voren dat de afslag naar het Stadskantoor leidt tot een wachtrij van fietsers. We willen u in overweging geven om de inrit daadwerkelijk 30 meter te verschuiven, overeenkomend met wat in de modelberekeningen is toegepast. Dat is ook noodzakelijk als de afslag zonder verkeerslicht wordt uitgevoerd, omdat autoverkeer dan voorrang moet verlenen aan de fietsers. De korte afstand tot de Van Sijpesteijnkade staat met twee wachtende auto's al vol. Een grotere afstand tot die kade is daarom nodig. **Opmerkingen per pagina van het PvE** Naast bovenstaande hebben we nog losse opmerkingen per pagina van het PvE. • • Op pag. 25 van het PvE staat: Croeselaan, Damstraat, Kanaalstraat en Vleutenseweg worden goed aangesloten. Vergeet daarbij de fietsroute naar de Cremerstraat niet! • • Pag 27: groen en gezond – het woord fiets ontbreekt hier. Wel lopen, kanoën en het groen zelf onderhouden. De hier doorheen fietsende mensen zullen de meeste manuren beweging hier realiseren. Op pag 28 komt de fiets gelukkig wel om de hoek kijken. • • Pag. 30 profiel Graadt van Roggenweg – per persoon krijgt de auto het meeste ruimte en de fiets het minst. • • Pag. 39 fietspaden worden "waar mogelijk" minimaal 4,5 m breed. De voetganger krijgt vaak wel 5 m. Zorg voor voldoende brede fietspaden! Een verdubbeling van het fietsverkeer moet gewoon passen. • • Pag. 44: uitleg dynamisch verkeersmanagement. Toepassing van een voorrangspleintje geeft betere/rustiger doorstroming van alle verkeersstromen. • • Pag. 48: er komen in- en uitvoegstroken voor fietsers naar de stationspleinstalling. Dat is een goed idee. • • Pag 49: langsparkeren wordt doorgetrokken langs de Leidseweg. Langsparkeren is vaak een noodzakelijk kwaad langs fietsroutes, maar zorg voor zo min mogelijk geparkeerde auto's langs de fietsroutes!	

	• • Pag. 52: fietsparkeren voor het park en horeca-paviljoen wordt inwendig in de aangrenzende bebouwing opgelost. Keuze om niet te stallen op maaiveld, omdat ook fietsers die de trein pakken hier dan gaan parkeren en we zijn met de gemeente eens dat dat ongewenst is. We zijn benieuwd of dat gaat werken. Hier gestalde fietsen staan niet gevaarlijk, er is dus geen titel om ze te verwijderen als treinreizigers hier toch stallen (tenzij de APV wordt aangepast). • • Kortstallen voor bezoekers van bijvoorbeeld het horeca-paviljoen of het park moet op maaiveld mogelijk zijn. Alle parkeerplaatsen voor auto's op maaiveld blijven behouden, het is niet te verkopen dat stallen op maaiveld verboden is en parkeren wel is toegestaan. • • Pag. 54: rooilijnen Damstraat worden doorgezet in verlengde Damstraat. Dat betekent dat we daar weer met net te weinig ruimte voor de combinatie van auto + fiets + parkeren + lopen komen te zitten. De rijbaan wordt breder dan in de huidige Damstraat. Er is onvoldoende schuwafstand mogelijk ten opzichte van geparkeerde auto's. Door het hoge aantal parkeerbewegingen is het risico erg groot "gedeurd" te worden of aangereden door een uitparkerende auto. Verminder het aantal geparkeerde auto's langs fietsroutes en zorg dat er een schuwstrook langs de parkeerplaatsen is. • • Pag 65: zelfs de kruising Nieuwe Hagelstraat – busbaan wordt VRI-geregeld. Dat is hier toch echt volkomen overbodig. Kan die VRI uit het plan? Of beperkt blijven tot een waarschuwingslicht voor de bus? • • Pag 86 bruggen: voldoen de fietshellingen Damstraatburg/Kanonstraatbrug aan de richtlijnen? Dat is zeker bij kruisingen direct naast de brug erg belangrijk. De helling mag (pag 86) maximaal 4% zijn, maar bij die helling kunnen fietsers die de brug af komen met een flink vaartje op de kruisende route aan komen rijden. Fietsers die vanuit stilstand de brug op willen rijden zullen dat niet kunnen: dat is daarvoor te steil. • • Pag 102: Bij hoge bebouwing moet goed op windhinder worden gelet. Niet alleen voor voetgangers bij de entree van het gebouw, maar ook voor het fietspad erlangs. Zo'n windhoek als bij de Rabobank moeten we niet nog een keer aanleggen. Geldt "geen windhinder" ook voor de fietsroutes? Staan de bomen goed gepland om windhinder te verminderen? Zijn er andere manieren om windhoeken te voorkomen? **Tot slot**	

	We hebben de plannen uitgebreid bestudeerd en vertrouwen erop dat u welwillend naar onze opmerkingen en suggesties kijkt. We zijn uiteraard graag bereid om onze opmerkingen mondeling aan u toe te lichten, als daaraan behoefte bestaat. We blijven graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen voor het Lombokplein. We zien uw reactie op onze opmerkingen met belangstelling tegemoet.	
191	*De meegestuurde kaart bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Als inwoner van de gemeente Utrecht en als derdejaars student planologie heb ik het nieuwe mobiliteitsplan met veel interesse gelezen. En ik moet bekennen, ik ben aardig geschrokken. Voorheen werd gewerkt aan de hand van onder andere het OV-streefbeeld 2020, dat reeds in 2018 in de prullenbak verdween zonder duidelijke opvolger. Dit streefbeeld bevatte een gedetailleerde uiteenzetting van een netwerk. Daar kun je het mee eens of oneens zijn, maar er was tenminste een duidelijk plan waarlangs gewerkt werd. Een duidelijk plan met enige details ontbreekt hier volledig. Het busnetwerk, toch een belangrijk deel van de Utrechtse mobiliteit, wordt niet eens echt behandeld, en lijnen staan op kaarten lukraak ingetekend. De weinige concrete plannen waarmee men wel komt, zijn vanuit vervoerskundig oogpunt bijzonder slecht doordacht, en houden geen tot weinig rekening met de realiteit die voor ons ligt. Ze lijken meer gericht op het creëren van een prestigeproject waarmee bij het rijk om geld gevraagd kan worden, dan op de werkelijke vervoersvraag. Al met al verwacht ik dat dit plan, indien men niet radicaal van koers verandert, nog veel rampzaliger uit zal pakken dan de aanleg van de Uithoflijn, waarbij tenminste de noodzaak van de aanleg buiten kijf stond. **Groeiprognoses** Men gaat kennelijk uit van een toename van de vraag naar OV van 50% op basis van een bevolkingsgroei van 28%, terwijl vanwege de keuze voor verdichting relatief meer nieuwe inwoners zullen kiezen voor lopen en fietsen. Heel het Beurskwartier zal bijvoorbeeld nauwelijks reizigers genereren, tenminste niet binnen de stad. Bovendien verwacht men pas in 2025 überhaupt weer op het niveau van 2019 te zitten.	De uitwerking van het OV-netwerk in concrete lijnen is een taak die bij de provincie ligt als concessieverlener. Het OV-streefbeeld 2020 heeft tot voor kort nog steeds dienst gedaan. De provincie is momenteel bezig met een vervolg hierop als voorbereiding voor de aanbesteding van de nieuwe OV-concessies die ingaan per 2023. Het Wiel met Spaken is dan ook een concept dat met een indicatief lijnennet is getoetst op vervoerwaarde. Er ligt daarmee wel degelijk een onderbouwing aan de OV-kaart ten grondslag. Dat OV veel sterker groeit dan het inwonertal is te verklaren doordat we inzetten op geen groei van de auto. Daarom zullen OV én fiets een grotere rol moeten spelen. In deze groei zit ook de groei van het treinverkeer. Daarmee speelt OV zeker een grote rol in de bereikbaarheid van het Beurskwartier. Zowel gemeente als provincie zullen altijd een plausibiliteitstoets uitvoeren voorafgaand aan investeringsbeslissingen. Het is immers niet alleen belangrijk

	Utrecht heeft al eens eerder de fout gemaakt de groeicijfers in het OV veel te hoog in te schatten. Laten we vooral ambitieus zijn en inzetten op meer OV, maar enige vorm van realisme mag ook wel. Zet de plannen zo op, dat deze zowel geschikt zijn voor een hoge groei in de vervoersvraag, als voor een tegenvallende groei. Busverbindingen zijn daarvoor vele malen geschikter dan tramverbindingen, en zijn ook nog eens veel goedkoper in aanleg. Alle busbanen in Utrecht zijn aangelegd met de mogelijkheid tot een ombouw tot trambaan in het achterhoofd. In geen van de gevallen is dat tot op heden nodig gebleken. Waarom kiest men nu niet voor dezelfde tactiek? **“Wiel met spaken”** Een metafoor die keer op keer terugkomt, maar niet heel reëel is gezien de opbouw van Utrecht. Het centrum van Utrecht ligt in het midden van de stad, waardoor tangentiële lijnen zelden veel sneller zijn dan radiale lijnen. Bovendien zullen ze, omdat ze de binnenstad niet aandoen, altijd minder reizigers trekken dan de radiale lijnen, waardoor die hogere frequenties kunnen rijden en dus aantrekkelijker zijn. Sinds de afschaffing van de strippenkaart, waardoor de oude ringlijn (10/20) qua prijs veel aantrekkelijker was, hebben tangentiële lijnen het zwaar in met name de stad Utrecht. Lijn 11 tussen Leidsche Rijn en Overvecht is geen daverend succes te noemen, en lijn 10 stond zelfs op de nominatie opgeheven te worden. De beste manier om succesvolle tangentiële verbindingen te realiseren is door deze op te nemen in radiale lijnen, of, zoals met lijn 27 en 29 is gebleken, door Science Park aan te doen. Maar deze lijnen mogen dan succesvoller zijn, ze rechtvaardigen in de verste verte nog geen nieuwe tramlijn. Succesvolle tangentiële railverbindingen zijn zeer zeldzaam. Zelfs in een stad ter grootte van New York doen alle railverbindingen het centrum aan. Datzelfde geldt voor de Londense metro. Nu hebben we het hier over een tram, geen metro, maar we hebben het ook over Utrecht, niet Londen of New York. Misschien is het een idee om eens inlichtingen in te winnen bij de metropoolregio Den Haag-Rotterdam over hoe succesvol die tangentiële randstadrail, lijn 19, nou precies is. Die lijn is met hoge verwachtingen aangelegd, maar trok zelfs in de afgelopen topjaren voor het OV een zeer teleurstellend aantal reizigers. **“Anders reizen”**	om dekking te hebben voor investeringen, maar ook voor beheer en onderhoud en de exploitatie. Beide dienen in grote mate gedekt te worden door reizigersopbrengsten. Met het mobiliteitsplan kiezen we nog niet voor een techniek (bus of tram), maar voor een verbindingskwaliteit. De keuze voor bus of tram wordt pas in een volgende fase gemaakt. Met de Uithoflijn bleek echter (net op tijd) dat aanleg als tramlijn wel direct noodzakelijk was. Het concept is dan ook Wiel mét Spaken, dus zowel inzet op spaken (radialen) als ook tangentverbindingen. Daarvan hebben we in Utrecht goede voorbeelden, zoals veel busverbindingen vanuit de regio naar het USP. Het Wiel voegt daar veel kwaliteit aan toe. Gecombineerd met de voorstadstations en P+R in de regio, zullen OV-verbindingen relatief een grotere rol gaan spelen in het OV-netwerk, maar blijven de spaken ook groeien. Een van de redenen om aan een sterk verbeterd Wiel te gaan werken is omdat de groei van de stad met name langs dat wiel zal plaatsvinden (op de kruisingen met de spaken). Daarmee wordt Utrecht veel meer een polycentrische stad. De ringmetro in Amsterdam is onze belangrijkste referentie voor het Wiel. Wij gaan uit van een genuanceerder beeld van thuiswerken. Naast signalen over mensen die graag weer naar het werk willen in verband met sociale contacten en ontmoeten, zijn er ook veel signalen over de winst van thuiswerken, namelijk

	Inwoners proberen te stimuleren minder te reizen lijkt me geen doel dat past bij een leefbare stad. We hebben de afgelopen maanden gezien dat thuiswerken niet is dat het lijkt, en dat mensen er veel aan gelegen is aan het thuiswerkadvies te ontkomen. Het OV heeft natuurlijk meer last van het gedwongen thuisblijven van studenten, maar als er een les te trekken is uit deze pandemie, is dat toch wel dat thuiswerken niet de toekomst heeft. We zagen in het "dal" van deze zomer dat de wegbezetting alweer steeg naar 90%. Tenzij ze echt geen keus hebben, willen mensen niet veel minder gaan reizen. De provincie zou er goed aan doen de bekende theorieën van Chen en Mokhtarian (1999) over *Travel-Time Budgets* uitvoerig te bestuderen. De enquêtes waarnaar verwezen wordt zijn vanuit het begin van de "thuiswerkperiode" gekomen. De situatie is intussen anders, en thuiswerken zal na deze crisis een flink reputatieprobleem hebben. In het geval van studenten is zelfs te zien dat het op grote schaal leidt tot depressieklachten[1[1]]. Dus in plaats van dat onrealistische en onwenselijke doel na te streven, zou men er goed aan doen óók die extra energie te steken in het veranderen van het reisgedrag, in plaats van het voorkomen ervan. Het creëren van extra centrumlocaties met bijvoorbeeld flexibele werkplekken (wél een duidelijk waarneembare trend, ook voor de crisis al) helpt niet bij het terugdringen van de hoeveelheid reizen, maar wel bij het terugdringen van de reisafstand, wat hetzelfde effect heeft. Verder wordt MaaS, *Mobility as a Service,* genoemd. Let hierbij goed op de mogelijke negatieve gevolgen: van-deur-tot-deur vervoer is in een stad vele malen belastender dan de combinatie van regulier openbaar vervoer en lopen/fietsen. Bovendien zijn stedelijke MaaS-projecten tot nu toe veelal uitgelopen op grote mislukkingen. Denk hierbij aan BrengFlex en BravoFlex, met enorme kosten per reiziger. MaaS kan wél geschikt zijn om gelijkwaardigere toegang tot OV te bieden in echt dunbevolkte gebieden, zoals nu met U-flex gebeurt, of op plekken waar geen logische route door	flexibiliteit en efficiëntie. Daarom gaan we er in onze aanpak vanuit dat een deel van de mensen een deel van de tijd gaan thuiswerken. Door een aantal grote werkgevers wordt hier inmiddels al op voorgesorteerd door het afstoten en/of transformeren van kantoorruimte. Voor onderwijs geldt dat een situatie met veel online onderwijs niet wenselijk is. Echter, met een creatieve aanpassing van onderwijstijden en wellicht online onderwijs tijdens de spitsuren, kan wel een flinke ontlasting van de hyperspits worden bereikt. Dat is prettig voor de capaciteitsknelpunten en voor de exploitatie. Hier zijn we het mee eens. Daarom zetten we óók in op het veranderen van reisgedrag, qua tijdstip (buiten de spits) en van vervoerwijze. Uw suggestie van het terugdringen van de reisafstand is onderdeel van stap 1 van onze aanpak: slim bestemmen, oftewel wonen, werken en voorzieningen dichter bij elkaar ontwikkelen, liefst in multifunctionele gebieden. MaaS zien wij vooral als het platform om reismogelijkheden bij elkaar te brengen, b.v. in een app. Daarmee wordt voor iedereen inzichtelijk welke keuzen er zijn. Het organiseren van flexibele vervoersystemen (maatwerk OV) en deelmobiliteit is maatwerk afhankelijk van de lokale omstandigheden. Ook in stedelijke wijken kan hier een behoefte voor zijn, namelijk voor mensen die minder goed toegang hebben tot regulier OV, geen eigen auto hebben en/of niet kunnen fietsen.

	een gebied met weinig vervoersvraag te vinden is, zoals Houten. Alleen de keuze om Zuilen daarin te betrekken is dan weer een mindere. **Snelfietsroutes** Goed dat er gekozen wordt voor hoogwaardige snelfietsroutes. Dit maakt ook het vervoer over langere afstand duurzamer, hetgeen betekent dat minder ingezet hoeft te worden op het voorkomen van reizen, en dat meer reizen duurzaam kunnen plaatsvinden. Wel vind ik het gebrek aan ambitie hier heel jammer. Waarom wordt bij OV gekozen vol in te zetten op tangentiële routes, maar blijft het snelfietsnetwerk beperkt tot radiale routes, terwijl fietspaden vele malen goedkoper zijn in de exploitatie? Omdat een fietspad niet afhankelijk is van de frequentie van het voertuig, je kiest immers zelf wanneer je op de fiets stapt, zijn hoogwaardige fietspaden veel geschikter voor tangentiële routes. Het huidige netwerk dat er ligt is een goed begin, maar hier mag echt veel meer ambitie komen. Juist dit netwerk heeft behoefde aan een wiel om haar spaken. **Het punt waarop het echt allemaal fout gaat: het voorgestelde OV net** **Voorstel voor tramlijnen Kanaleneiland/Nieuwegein** Iedere voorgestelde tramlijn in dit plan is een verschrikkelijk, slecht, idee. Laten we beginnen met de voorgestelde wijziging van de SUNIJ-lijn. Ten eerste kan de net opgeleverde HOV-route door Transwijk en Kanaleneiland, die ook gereed was gemaakt voor de tram, gelijk weer de prullenbak in. Ten tweede betwijfel ik ten zeerste of de sneltram zonder de route door Kanaleneiland genoeg reizigers gaat trekken. De tram is met het nieuwe materieel flink in capaciteit gegroeid, en de frequentie laat ook nog ruimte voor groei bestaan: die was vroeger soms zelfs hoger dan nu. Maar het vervallen van Kanaleneiland als bestemming zal reizigers kosten, terwijl de nieuwe route niet enorm veel sneller is. De nieuwe tram naar P+R Papendorp is helemaal overbodig: er komt een hele bundel aan frequente lijnen langs dit knooppunt, die via de busbaan sneller op Utrecht CS zijn dan de voorgestelde tram. Op dit moment rijdt er in de spits al iedere paar minuten een bus tussen P+R Papendorp en Utrecht CS. Indien nodig kan ter aanvulling daarvan nog een extra lijn rijden die de gaten opvult. Zo'n lijn bleek enkele jaren geleden juist overbodig (lijn 95, daarvoor 29), maar kan eenvoudigweg weer ingevoerd worden, voor een fractie van de kosten van twee nieuwe tramtrajecten. **Kort samengevat: laat de SUNIJ-tram ongemoeid, deze aanpassing leidt tot onderbenutte trams en verspild geld**.	Het hoofdfietsnetwerk is een combinatie van radiale en tangentiele routes. De uitbreidingen en verbeteringen van het fietsnetwerk zitten juist op de tangentiele verbindingen, namelijk alternatieve routes om de binnenstad heen, maar ook nieuwe fietsroutes naar de OV-knooppunten van het Wiel. De voornaamste redenen om te gaan studeren op deze tramverbindingen zijn: 1) het aantrekkelijker, dus sneller maken van de bestaande SUNIJ-lijn. Sneller kan ook zijn: minder haltes en 2) de constatering dat de grote groei van het OV-gebruik, zeker in Zuidwest waar veel woningen worden gebouwd, tot veel te veel busverkeer zou leiden met veel hinder voor de omgeving en veel capaciteitsknelpunten tot gevolg.

	Voorgesteld knooppunt Lunetten en tangenttram Westraven-Science Park Wat betreft het voorgestelde intercitystation Utrecht-Lunetten en de bijbehorende nieuwe tramlijn kan ik niet helder genoeg zijn: stoppen voor het te laat is. In de eerste plaats lost dit plan het probleem niet op: de spitsrichting vanaf station Lunetten is namelijk gelijk aan die vanaf Utrecht Centraal. Je zorgt dus juist voor nog veel meer piekbelasting op hetzelfde traject, en dus voor nog meer lege trams op het tegentraject. Dat is, als er überhaupt plek is voor nog veel meer trams op dit traject, hetgeen ik ten zeerste betwijfel. Als de frequentie in de spitsrichting, zoals ik vermoed, niet veel meer opgevoerd kan worden, zal de totale capaciteit naar Science Park met dit voorstel niet veel toenemen, terwijl dat wel nodig is. Daarnaast gaat Lunetten puur dienen als overstapstation. Waar Vaartsche Rijn nog een groot deel van de stad bedient, is dat voor Utrecht Lunetten niet het geval, en vanwege de nabijheid van Amelisweerd is er weinig ruimte voor ontwikkeling hier. Of is de gemeente haar grootschalige protest tegen de snelweg alweer even vergeten? Dan het tweede deel van de route, Lunetten-Westraven. Dat trekt simpelweg te weinig reizigers om een tramlijn te rechtvaardigen. Heeft men de bezetting van lijn 34 buiten de spitsrichting wel eens bestudeerd? Daar zitten, net als in voorgangers 70 en 71, gewoon weinig reizigers in buiten de spits. En zelfs in de spits is nog flink ruimte voor groei met de huidige bussen: er wordt niet eens geleed gereden op dit traject. En in het weekend zal het helemaal om te huilen zijn, het is maar zeer de vraag of de tram dan überhaupt kan rijden, net zoals de huidige Uithoflijn ook al niet rijdt in het weekend. Tot slot de voorgestelde uitbreiding richting Zeist. Wederom een slecht en ondoordacht idee, en een recent gepubliceerd rapport bevestigt dat nog maar eens. Zeist is simpelweg niet geschikt voor een tram, omdat de vervoersvraag zeer gespreid is. Bovendien verliezen delen van Zeist met het doortrekken van de tramlijn hun	Het Wiel tussen Lunetten-Koningsweg en het USP moet juist de grote verwachte groei op de Uithoflijn ontlasten. Het gaat dan ook om extra capaciteit, maar niet helemaal vanaf Utrecht Centraal. Daarnaast ontstaat er ook vervoer in andere richtingen omdat ook andere bestemmingen langs het Wiel ontstaat, denk aan forenzen vanuit Zeist richting Westraven en Papendorp. Lunetten-Koningsweg zal inderdaad voornamelijk als overstapknooppunt fungeren. In de RSU is dit echter ook als verstedelijkingslocatie aangewezen, waardoor de bestemmingsfunctie belangrijker wordt. Tevens ligt Lunetten-Koningsweg met een aanpassing aan het fietsnetwerk ook gunstig voor een deel van de oostzijde van de stad. De zuidzijde van het Wiel krijgt een veel grotere rol dan de huidige tangenten Nieuwegein – USP. Zo zal station Lunetten-Koningsweg een belangrijke rol voor Nieuwegein kunnen vervullen, met een snelle overstap op de Intercity naar Amsterdam. Maar ook nieuwe vervoerstromen vanaf de P+R locaties in de regio naar de diverse werkgebieden aan het Wiel. Of deze vervoerstroom voldoende zwaar wordt voor een tramlijn gaan we verder onderzoeken. Doortrekken van de tram naar Zeist heeft naast de door u genoemde nadelen ook een aantal voordelen: - Hogere frequenties vanaf Mooi Zeist naar USP (ook sneller) en Utrecht Centraal - Ontlasting van de binnenstadsas door de vele bussen - Betere exploitatie omdat de tegenspitsrichting van de Uithoflijn wordt gevuld.

	snelle verbinding met Utrecht Centrum, en de verbinding met Utrecht Centraal wordt in ieder geval niet sneller. **Een tram naar Zeist is dus een achteruitgangvoor de Zeister reiziger.** Het huidige HOV-concept werkt perfect voor Zeist, met vier frequente buslijnen is de stad goed gedekt. Een tramlijn naar Zeist kost niet alleen een hoop geld en protest, maar dient ook nog eens geen enkel doel. Sterker nog, het OV wordt er zelfs slechter van. Het lijkt wel alsof men koste wat het kost extra trams aan wil leggen, puur om in aanmerking te komen voor overheidsgeld. Alle gedane voorstellen zijn simpelweg onnodig. **Wat dan wel?** Er zijn twee opties die wél logisch zouden zijn. De eerste is natuurlijk het omleggen van een spoorlijn langs Science Park. Met alle gedane voorstellen voor tramverbindingen weet ik niet eens of dat nou zo heel veel goedkoper zou zijn. Zeker met het oog op hoeveel de Uithoflijn uiteindelijk gekost heeft. Dit zou de beste oplossing zijn voor de problemen rondom Science Park, maar financiering vanuit de rijksoverheid is onzeker. Een alternatief zou zijn het doortrekken van de tramlijn richting Bilthoven, en het opwaarderen van Bilthoven tot Intercitystation. Station Bilthoven is daar zeer geschikt voor: beide sporen lopen immers al langs een perron. De grootste kostenpost op dat vlak zou zijn het eventueel moeten verlengen van de perrons, of die lang genoeg zijn weet ik niet. We weten aan de hand van de reizigersaantallen van lijn 31 van voor de crisis dat die onder sprinterreizigers al populair was, met de toevoeging van de IC zal dat alleen maar beter worden, waarmee denk ik genoeg grond is voor de aanleg van een HOV-lijn. Vooral vanuit Amersfoort kan dit een goede toevoeging zijn, zeker als men sommige Intercity's ook laat stoppen te Schothorst en Vathorst, zodat een frequente verbinding tussen die stations en Bilthoven ontstaat. Tot slot zou, als er dan toch een tram naar Zeist moet komen, deze naar station Driebergen-Zeist moeten gaan, via de route van lijn 50, waarmee een snelle verbinding ontstaat tussen dat station, heel Zeist, en Science Park. Maar het doortrekken van de tram naar De Bilt lijkt me een veel efficiëntere optie.	Uw suggesties zijn niet onderzocht in het Mobiltietsplan omdat reeds eerder door gemeente, provincie en regio is gekozen voor het concept Wiel met Spaken. Uit eerdere studie in het kader van het landelijk en regionaal toekomstbeeld OV vatten we de bevindingen kort samen: - Een spoorlijn langs de Uithof is veel complexer en daardoor duurder dan het realiseren van het Wiel met Spaken aan de oostzijde van de stad. Door grote boogstralen en ongelijkvloerse aansluitingen legt het een enorme claim op de ruimte en het landschap. Bovendien vergt het ook grote investeringen op de aansluitende baanvakken, zoals Bilthoven - Amersfoort en het emplacement van Utrecht Centraal. Belangrijk is ook dat de kans op realisatie vóór 2040 niet realistisch is, omdat rijk en spoorsector andere prioriteiten stellen bij de ontwikkeling van het spoornetwerk. Het Wiel met Spaken biedt wel een kwaliteitsverbetering in het Ov-netwerk van Utrecht op die termijn. Op veel langere termijn kan een spoorlijn langs het USP prima gecombineerd worden met het Wiel met Spaken. - Een IC-station Bilthoven kan alleen een grote rol spelen indien er een zeer snelle verbinding tussen dit station en het USP wordt gerealiseerd. De enige potentiële route (Soestdijkseweg-zuid) is niet geschikt voor zo'n snelle verbinding. Overigens functioneert station Bilthoven prima in combinatie met lijn 31 als mogelijk onderdeel van het Wiel met de bestaande Sprinterverbindingen uit Baarn en Amersfoort. - De tram naar Zeist doortrekken naar station Driebergen is een mogelijke optie, maar wel een met forse aandachtspunten voor inpassing in Zeist.

	Het voorgestelde busnetwerk Helaas is het nog niet gedaan met de misère. Het voorgestelde busnetwerk slaag erin in haar zeer beperkte detail kant nog wal te raken, en omvat enkele van de zwakste lijnen uit het Utrechtse OV netwerk. Laat ik ze stuk voor stuk kort behandelen. De “dikke lijnen” Deze volgen grotendeels de route van lijn 10/48, 11 en 30. Lijn 10 en 11 worden op dit moment zeer matig gebruikt. Lijn 48 doet het iets beter, maar de meeste reizigers hebben een andere bestemming dan het beoogde HOV-traject. Lijn 11 verloor al voor de crisis zijn zeer korte kwartiersdienst in de ochtendspits. Lijn 10 was zelfs bijna opgeheven. Deze verbindingen zouden nooit bovenaan de prioriteitenlijst mogen staan voor het Utrechtse OV-netwerk. Lijn 30 is de sterkste van dit clubje, maar daar is dan ook alles mee gezegd. De ritten in de vroege avond werden geschrapt vanwege een gebrek aan belangstelling. Geen van deze vier lijnen rijdt meer in het weekend sinds de weekendritten van lijn 48 geschrapt zijn. De meest succesvolle tangentiële lijn, lijn 29, is daarentegen niet eens als HOV-lijn opgenomen, ik gok omdat die niet mooi in het plaatje van “het wiel” paste. Hier blijkt dus maar weer hoe gevaarlijk zo’n concept is, veel beter om op ieder los punt de juiste beslissing te nemen dan je vast te binden aan één ideologie. De “dunnere lijnen” Alle HOV-lijnen naar Leidsche Rijn/Maarssenbroek bestaan op dit moment al. Dat geldt ook voor de HOV-verbindingen naar Wijk bij Duurstede en vanaf Science Park naar het oosten. Niets nieuws hier dus. De HOV-verbinding Papendorp-Utrecht wordt overbodig door de tram, of andersom gesteld, de tram is overbodig door de HOV-verbinding. De HOV-verbinding richting De Bilt wordt langzamer en komt niet meer in grote delen van het centrum. Dit kost dus flink wat reizigers, en je krijgt er nauwelijks nieuwe voor terug. De HOV-verbinding richting Overvecht loopt overal dwars door de bebouwing heen. Voor Overvecht geldt verder hetzelfde als Zeist: een fijnmazig busnet past veel beter bij de opzet van de wijk. Op dit moment kunnen lijn 1 en 3 beiden hoogfrequent rijden, waarom moet er in plaats daarvan één HOV-route komen? Dan is er nog de HOV-route tussen Science Park en (gok ik?) Almere. Dit is een reïncarnatie van de	In het Mobiliteitsplan is het busnetwerk niet tot op lijnniveau uitgewerkt. Daarom geven we geen reactie op uw suggesties.

	oude lijn 150. Die had wel wat potentie, maar het aantal reizigers was zeker niet daverend en al helemaal niet HOV-waardig. Het enige goede voorstel is de HOV-lijn richting Maarssen-Dorp, die zou simpelweg gecreëerd kunnen worden door lijn 7 door te trekken naar de halte Maarsseveensevaart. Simpel, goedkoop en effectief, helaas ontbreekt het daar in dit mobiliteitsplan verder aan. Verder mis ik in dit hele mobiliteitsplan het woord U-link, wat toch de dragende factor in het Utrechtse OV moest worden? Naar voorbeeld van het succesvolle Q-link in Groningen? Waarom, waarom, waarom, wordt zoveel ingezet op losse, dure projecten waarvan de slagingskans hoogst twijfelachtig is, en kiest men er niet voor om te bouwen op wat men heeft? Gooi die plannen voor die trams en dat wiel en die spaken in de prullenbak, en kijk eens hoe je een hoogfrequent, coherent, stadsdekkend U-linknet kunt samenstellen. Hieronder een opzetje van mijzelf. **P+R's** Hier wordt gekozen voor een P+R bij Maarssen. Hoewel dit buiten de macht van de gemeente valt, lijkt het me veel logischer in plaats daarvan de P+R bij Breukelen enorm op te waarderen. Die ligt precies tussen Utrecht en Amsterdam in, en kan dus dienen voor reizigers die een van beide steden in willen. Dat is nu ook al te zien: de P+R in Breukelen is razend populair. Voor de crisis stonden alle drie de P+R terreinen rond half negen 's ochtends vol. Bedenk eens hoeveel meer mensen hiervan gebruik zouden maken als je er de hele dag je auto kwijt kon. Ik maakte er zelf graag gebruik van, maar helaas moest ik in de praktijk vaak doorrijden naar Amsterdam en daar een half vermogen betalen om te parkeren, omdat er simpelweg geen plek meer was. De P+R locatie bij Houten lijkt me verder moeilijk te ontsluiten, ik zou de aandacht leggen op een locatie rondom Nieuwegein/IJsselstein en deze aansluiten op de sneltram. Het nut van de P+R locatie ter hoogte van Veldhuizen is denk ik beperkt, al zou het mooi zijn als een deel van de bussen van HOV-lijn 28 een andere bestemming dan Vleuterweide zouden krijgen. Hier is in combinatie met het station van het dorp Vleuten sprake van overbediening, die op dit moment onvermijdelijk is. De P+R locatie bij Maartensdijk lijkt me een goede aangelegenheid om hier ook een station te openen. De huidige, onrendabele buslijn kan dan opgeheven worden. Maar voor de P+R op Rijnsweerd zie ik minder nut: P+R Science Park zit nog lang niet aan z'n limiet.	Voor de P+R-locaties in de regio hebben we in het mobiliteitsplan alleen zoekgebieden aangegeven. Welke locaties geschikt zijn hangt van veel factoren af, zoals ligging bij snelwegaansluitingen, ligging voor of na de file, de mogelijkheid om aan te sluiten op Wiel en spaakverbindingen, de fietsafstand tot de uiteindelijke bestemming, etc. Sommige locaties zullen daarom op korte termijn al interessant en haalbaar zijn, andere pas bij grote investeringen in het wegennet of Ov-netwerk (b.v. bij nieuwe snelwegaansluitingen of nieuwe stations). Potentiële locaties zullen in samenwerking met alle regionale partners worden onderzocht.

	Conclusie Ik ben in dit stuk niet bepaald positief geweest, en dat is ook niet voor niets. Ik ben nogal geschrokken van de onbegrijpelijke keuzes die, met name vanuit capaciteitsoogpunt, door dit hele rapport heen worden gemaakt. Als iemand die begaan is met het OV in Utrecht, baart me dat ernstige zorgen. Begrijp me niet verkeerd, er staan best wat goede voorstellen in dit rapport, met name op het gebied van fietsen. Utrecht is niet voor niets een van de beste fietssteden van Europa. Maar op gebied van OV presteert Utrecht veel minder goed. De aanleg van de Uithoflijn was een catastrofe, en leidde tot grote vertraging en extreem hoge kosten. En dat was dan nog voor een lijn waarvan nut en noodzaak niet te ontkennen zijn, de beelden van lijn 12 en 12s staan in het collectieve geheugen van heel de regio Utrecht gegriefd. Bij de huidige plannen ligt dat heel, heel anders. De ombouw van de SUNIJ-lijn liep, hoe zullen we het zeggen, ook niet bepaald op rolletjes. Mijn oproep: laten we lessen trekken uit in het verleden gemaakte fouten, en werken aan een coherent HOV-netwerk door heel de stad, waar dus ook heel de stad profijt van heeft, en niet investeren in prestigeprojecten. En als men dat dan toch perse wel, doe het dan tenminste op de juiste plek en niet, zoals bij station Lunetten het geval is, precies op de verkeerde. Tot slot mijn beste advies als men perse meer bovenleidingen wil: maak van dat HOV-netwerk een trolleybusnetwerk. Met de nieuwe trolleybus 2.0-techniek kan elektrisch busvervoer daarmee veel efficiënter ingericht worden. Ik wens u veel wijsheid toe. 2[1] Als je op dit moment inlogt bij de UvA, krijg je iedere keer gelijk een melding met een link naar initiatieven om je persoonlijk welzijn op peil te houden, wat wel aangeeft hoe de situatie nu is.	Door de introductie van bussen met batterijen is het introduceren van een trolleysysteem met dure bovenleiding niet nodig. Het busvervoer is in Utrecht voor 2030 naar verwachting 100% elektrisch.

192	Hierbij ontvangt u een zienswijze van de Kerngroep Ring Utrecht op het Mobiliteitsplan 2040 en de Aanpak Betaald Parkeren. Wij zijn blij met het inzicht van het College dat bereikbaarheid van de stad alleen kan worden gegarandeerd door een verdergaande omslag in mobiliteit. Tegelijk zien wij een aantal punten van spanning en onduidelijkheid, die wellicht verhelderd of verbeterd kunnen worden. **Allereerst een meer algemeen punt:** Dit mobiliteitsplan is min of meer gekoppeld aan (de uitgangspunten van) de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Uitgangspunt hiervan is dat de stad Utrecht groeit naar 450.000 inwoners in 2040. Zie p. 16: *Steeds meer mensen en bedrijven kiezen voor onze stad. Volgens de Europese Commissie is de regio Utrecht één van de meest concurrerende regio's in Europa2 . Door de centrale ligging in het hart van Nederland, is Utrecht een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. De groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van vervoer, woningbouw, werkgelegenheid, duurzame energie en leefbaarheid. We zien deze opdracht ook als een kans om te kunnen investeren in een gezonde en prettige stad voor iedereen.* Op pag 28 staat ook: *Gezond stedelijk leven vraagt om herverdeling ruimte Noodzaak tot keuzes maken De uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vragen om een kwalitatieve en kwantitatieve herverdeling van de ruimte. Zo is er extra ruimte nodig voor klimaatadaptatie (groen en waterberging), de energietransitie, wonen, werken en voorzieningen. Ruimte-efficiënte mobiliteit en slim gecombineerd ruimtegebruik (bijvoorbeeld groene middenbermen) is nodig om ook andere functies de ruimte te geven.* Samen is dit een zeer complexe opgave, wat u ook op p.44 erkent: *We willen alleen bouwen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken. De gemeente gaat stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid daarom nog meer afstemmen en samen laten*	Dat vinden we fijn.

	optrekken. Dit gaat gebeuren op alle planniveaus; van ruimtelijke strategie tot omgevingsplan. Dit is nog vrij cryptisch en algemeen geformuleerd. De figuren op p.21 geven aanlokkelijke prognoses weer, die een stijging van OV gebruik en een forse stijging van fietsgebruik laten zien. Het is niet helemaal helder of deze prognoses ook het gewenste scenario zijn waarop helder en duidelijk gestuurd wordt in de zin van de hierboven weergegeven tekst op p. 44. Gaat Utrecht inderdaad voor "geen groei van automobiliteit" (p.36), een serieuze verandering in de modal split – en remt Utrecht de groei wanneer dit niet lukt? Juist waar het gaat om leefbaarheid en gezond milieu is er een risico bij zo'n grote bevolkingsgroei. Ook hiervoor geldt: "niet alles kan overal". In de gezonde stedenindex van 2020 staat Utrecht op plaats 12, waarbij Utrecht nog minder op scoort zijn gezonde buitenruimte en gezond milieu. Daar ligt dus ook n forse uitdaging! Wellicht dat de recente corona ervaring leidt tot een serieuze stijging van thuiswerk, wat gevolgen heeft voor de prognose en taakstelling van werklocaties. Of een uitdaging kan betekenen om werklocaties om te zetten in woon- of woon/werklocaties, en in die transformatie meer ruimte te geven aan groen en klimaatadaptatie. Wellicht is het in dit kader zinvol om de 450.000 inwoners niet als een gegeven te nemen, maar ontwikkelingen zodanig te sturen dat behoud en verbetering van leefkwaliteit in elk geval is gegarandeerd. **Autobereikbaarheid en de Ring Utrecht** Over de visie van de gemeente Utrecht op de Ring Utrecht wil de Kerngroep ook wat meer duidelijkheid. Wij begrijpen uit het plan, dat de gemeente het verhaal van "gewenste bundeling op de Ring" enigszins nuanceert: het autoverkeer binnen de Ring zou niet toe moeten nemen -ook door aantrekkelijke alternatieven- en aan de rand van stad en regio wordt het deels opgevangen bij P&R locaties. In de optiek van de Kerngroep is het van groot belang dat Utrecht –in lijn met het gestelde op p.100 -	De figuur schetst het beeld wat we verwachten dat er gebeurt indien we geen aanvullende maatregelen nemen. Waarom Utrecht groeit en waarom de gemeente dit wil faciliteren wordt duidelijke gemaakt in de RSU. De RSU doet dit met nadrukkelijk aandacht voor leefbaarheid. Het mobiliteitsplan geeft aan hoe mobiliteit hierin past. Dit is onderdeel van de aanpak en beschreven in paragraaf 6.5 Multimodale netwerken. Dit is ook onze inzet voor gesprekken met Rijk en regio in U Ned verband.

	actief overlegt met Rijk en regio om autoverkeer nog eerder af te vangen dan bij mobiliteitshubs/P&R locaties op de Ring en/of net buiten de stad. Door autoverkeer verder vanaf de stad af te vangen op mobiliteitshubs verder weg (denk aan Vianen, Amersfoort, Breukelen, Driebergen/Zeist wordt overbelasting van de Ring voorkomen en kunnen HOV verbindingen (denk hierbij ook weer aan (snel) bussen) een grotere en meer kostendekkende rol vervullen bij het snel vervoeren van mensen vanaf die locaties naar en tot in de stad Utrecht (zie ook het artikel van Wolfgang Spier 13-06-2019 DUIC). Wat betreft de Ring zelf lezen wij op p.26 dat “De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen.” Wat betreft de Ring is dit laatste niet waar. Ook vóór ‘corona’ vlakte die groei al een paar jaar af, wat zelfs in het tracébesluit 2020 wordt bevestigd. U geeft aan dat “enige mate van doorstroming” als gemeentelijk uitgangspunt geldt voor de Ring Utrecht. Die doorstroming is het beste gegarandeerd met een maximum snelheid van 80 km/uur. DE provincie Utrecht heeft dit al onomwonden als voorkeur aangegeven in haar coalitieaccoord. Zeker gezien recente raadsuitspraken verwachten wij niet anders dan dat de gemeente zich voluit inzet tegen de voorgestelde verbreding, vóór onderzoek naar alternatieven ‘binnen de bak’ en een maximum snelheid van 80 km/uur. **Utrecht Science Park** De visie op de bereikbaarheid van het Science Park kent prima uitgangspunten. Wij hebben echter bij de voorliggende invulling van dit streven toch een aantal kanttekeningen en voorstellen voor een andere invulling. De mobiliteitshub in het noorden is er al en kan verder worden uitgebreid. Echter de geplande hub in het westen bij de Archimedeslaan levert meer problemen op dan dat het oplost. Door deze hub komt er juist meer verkeer op de Archimedeslaan, dat deels ook doorrijdt tot de knip op de Leuvenlaan, waardoor het in dit deel van Rijnsweerd zuid eerder drukker wordt dan rustiger. Ook de locaties van de 2 knips op de Leuvenlaan en de Cambridgelaan komen wellicht beter tot hun recht wanneer deze worden geplaatst ter hoogte van de viaducten	Voor de stad blijft het van belang dat verkeer de ring Utrecht snel kan bereiken, om verkeer door de wijken te beperken. De Ring 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. Wij hebben niet onderzocht of 80 km/u past bij onze inzet voor ‘enige doorstroming’, zodanig dat rijden via de Ring aantrekkelijker is dan rijden via de stad. De exacte ligging van deze knips is uitwerking. Zie ook paragraaf 2.12.5 in de Nota van beantwoording. Dit is onderdeel van het plan.

	onder de A 27 (dus op de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap). Hierdoor kan er dan echt geen verkeer meer vanuit de wijk Rijnsweerd naar het USP. Wel dient er dan, o.a. vanwege de externe veiligheid een aansluiting te komen vanaf de Archimedeslaan naar de A 28, vlak voor het knooppunt Rijnsweerd, zodat er ten alle tijden twee ontsluitingsroutes blijven vanuit Rijnsweerd bij calamiteiten. Dit heeft ook als voordeel dat niet alle verkeer via de Waterlinieweg de wijk uit hoeft te gaan; de Waterlinieweg moet ten slotte uiteindelijk ook een stadsboulevard worden met gelijkvloerse kruisingen met een bijbehorende verkeersintensiteit. **Inpasbaarheid** De fraaie geometrische symboliek van "Het wiel met spaken" leidt op de kaart hier en daar tot grote vraagtekens wat betreft de inpassing van het voorziene wiel. Met name bij Lunetten zien wij niet graag dat een belangrijke groene zone van de wijk doorboord wordt door OV infrastructuur. Wij zouden benadrukt willen zien dat het hier om een nog vrij abstracte conceptie gaat en dat de invulling van "Het wiel met spaken" in overleg met de stad en haar bewoners plaatsvindt, waarbij ook sprake kan zijn van voortschrijdend inzicht en alternatieve opties. **Aanpak betaald parkeren** Ook in het voorstel voor betaald parkeren blijft het uitgangspunt toch vooral pas invoering van betaald parkeren na een parkeerdrukmeting en na een draagvlakmeting. Voorstel is om als uitgangspunt te nemen betaald parkeren wordt ingevoerd op basis van een parkeerdrukmeting en alleen als er heel zwaarwegende argumenten komen uit een peiling wordt dit niet ingevoerd; in alle overige situaties leidt de parkeerdrukmeting en geconstateerde parkeeroverlast tot invoering van betaald parkeren.	De lijnen in deze kaart geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt. We zullen dit duidelijker aangeven in het plan. Zie voor een nadere toelichting de nieuwe Parkeervisie.
193	Hierbij mijn inbreng over het verkeersbeleid in Utrecht vanwege het opstellen van een nieuw mobiliteitsplan 2020-2040. Om te beginnen kan ik zeggen dat ik het uitgangspunt steun om de fiets en ov meer ruimte te geven en de auto minder. Dat is zowel voor de gezondheid van de Utrechters beter als voor het milieu. De auto is een mooie uitvinding geweest, maar	

	massaal autobezit en gebruik heeft veel nadelen. Na een eeuw moet dat toch wel tot de conclusie leiden dat er paal en perk aan gesteld moet worden. Nu eerst twee algemene overdenkingen over het verkeersbeleid, met nadruk op de gevolgen voor Overvecht, waar ik woon. A. Prioritering De gemeente heeft al een poos plannen om de binnenring van grotere tangentiële wegen aan te passen. Het eerste project, volgens mensen in Utrecht-Zuid nog niet helemaal bevredigend, was de 't Goylaan. Vorig jaar heeft de Eykmanlaan ook een nieuw karakter gekregen. Deze straat ziet er nu veel mooier uit en lijkt me ook beter oversteekbaar. Wel is de noord-zuidverbinding voor fietsers flink verslechterd, mede door de herinrichting van winkelcentrum De Gaard, dat nu een vervelende horde is in plaats van een doorgaande route, terwijl de oversteek aan de westzijde van het winkel¬centrum kennelijk is bedacht door iemand die nooit fietst, dit is een miskleun van de eerste orde. De effecten op het verkeersgebruik zijn moeilijk te beoordelen door de coronacrisis, maar mijn indruk is dat de snelheidsremmende weginrichting ook een autoremmende werking zou kunnen hebben, dat is misschien ook het idee van de bedenkers. Dat vind ik prima. Alleen is het zo dat de omvorming van Utrecht tot autoluwe stad een heelveeljarenproject is. In de tussentijd zijn er veel mensen die nog wel gewend zijn de auto te gebruiken en die gaan nu misschien op zoek naar alternatieve routes voor de 'stadsboulevards'. Zo zijn er twee routes mogelijk van de noordoosthoek van de stad naar het zuiden en het centrum (incl. de wijken net ten noorden van de binnenstad, zoals de Vogelenbuurt en Pijlsweerd). De ene is via Darwindreef en Eykmanlaan, de andere is via de Tiberdreef en Mr. Tripkade. Die eerste route geeft minder overlast voor de omgeving, terwijl die tweede route extra druk geeft op het achterhaalde wegennet in Overvecht (waaronder de Donaudreef). Daarom vind ik het vreemd dat de Eykmanlaan als eerste is aangepakt, in plaats van eindelijk in Overvecht eens iets te doen. Er dreigt nu immers extra verkeer via de tweede route. Wel wilde de gemeente anderhalf jaar geleden één kruispunt van de	

	Donaudreef veranderen, maar dat plan was niet goed doordacht en kwam in de prullenmand. Eveneens vorig jaar hoorde ik dat de Kardinaal de Jongweg op soortgelijke wijze aangepast gaat worden. Het geld daarvoor gaat ten koste van de broodnodige aanpassingen in Overvecht. Bovendien verhoogt dit de druk op de route via de Mr. Tripkade, omdat auto's op weg naar het centrum zo een stuk Kard. de Jongweg kunnen afsnijden. Verder is de gemeente bezig met het westelijke deel van de binnenring (Marnixlaan – Cartesiusweg – Beneluxlaan), die een 'Westelijke Stadsboulevard' moet worden. Blijkbaar kunnen daar na de herinrichting niet al te veel auto's rijden, daarom is het de bedoeling om de toevoer te gaan 'doseren' met rode stoplichten op de Einsteindreef. Dit kan, zoals DROOM ook zegt, tot veel overlast in Overvecht leiden door sluipverkeer en opstoppingen. Ik steun het idee dat ook de verbindingswegen een rustieker karakter krijgen zoals de nieuwe Carnegiedreef en Eykmanlaan, in plaats van de drukke denderbanen van weleer. Maar we gaan niet in een keer over naar een autoluwe stad waarbij zowel inwoners als bezoekers weten dat je beter een ander vervoermiddel kunt kiezen. Tijdens een lange overgangsperiode zal het automobilisme blijven bestaan en voor veel overlast zorgen. <u>Daarom moet de gemeente de volgorde van de verschillende projecten heel zorgvuldig kiezen.</u> <u>Aanpassingen op plekken waar nu veel overlast is moeten voorrang krijgen. Het onderliggende wegennet (de woonstraten en buurtwegen) zijn misschien minstens zo belangrijk omdat dit de plek is waar mensen de keus maken om wel of niet de auto te pakken. En bij elk project is het belangrijk om te kijken of het tot sluipverkeer leidt.</u> B. Rivierdreven Net als veel wijkgenoten wil ik dat Overvecht (en de rest van de stad) autoluwer wordt. Mijn belangrijkste concrete idee hiervoor is dat de zogenaamde 'rivierdreven' in twee categorieën zouden moeten worden ingedeeld. Dit idee heb ik eerder verwoord in een inspraakreactie over plannen voor de Donaudreef (september 2019). Tot mijn genoegen staat in het mobiliteitsplan ook dat deze wegen een nieuwe inrichting behoeven. Ook staat er tot mijn verrassing het woord 'buurtontsluitingsweg' dat ik in die inspraakreactie gebruikte. Ik dacht dat	Hier zijn we het mee eens.

	verkeerskundigen daar wel een ander woord voor zouden hebben dan dit eigen verzinsel van mij (bijv. ‘erftoegangsweg’), maar ‘buurtontsluitingsweg’ is wel zo helder voor gewone inwoners van de stad zoals ik. De ‘rivierdreven’ (waarvan de straatnaam naar een rivier verwijst) zijn aangelegd in de tijd dat de auto als het vervoermiddel van de toekomst gold. Ze voldoen al jaren niet meer aan moderne inzichten. Sinds de jaren tachtig of negentig hebben Nederlandse verkeerskundigen volgens het idee ‘duurzaam veilig’ een indeling gemaakt in verschillende wegcategorieën, maar de indeling van het Overvechtse wegennet sluit hier niet op aan. De rivierdreven zijn te groot voor servet en te klein voor tafellaken. Het zijn de typische ‘racebanen’ waar Overvecht bekend om is. De rivierdreven hebben echter nu niet allemaal dezelfde inrichting. Sommige straten zijn geschikter voor doorgaand verkeer dan andere. In paragraaf A zinspeelde ik er al op dat er een lange overgangsperiode zal zijn waarin nog veel mensen voor de auto zullen kiezen ook als dat in mijn ogen ‘onnodig’ is. Vandaar dat ik voor de komende periode een tweedeling van deze straten voorstel. Sommige rivierdreven hebben op dit moment een functie voor verbinding met het wegennet buiten Overvecht en zijn ook goed ingericht voor doorgaand verkeer. Voorbeelden hiervan zijn de Moldaudreef, die aansluit op de Noordelijke Randweg (NRU), en de Moezeldreef. Deze sluit via de Tiberdreef aan op het gebied rond het treinstation en op de Kardinaal de Jongweg en Tuindorp. De twee dreven die ik als voorbeeld noemde, zijn in het huidige vervoerssysteem geschikt voor een functie als ontsluitingsweg en voor doorgaand autoverkeer. Er liggen namelijk vrijliggende fietspaden langs en de huizen staan op wat grotere afstand van de rijbaan. Zulke straten kunnen samen met wegen als de Brailledreef, Carnegiedreef en Einsteindreef voorlopig de ruggegraat vormen van het Overvechtse wegennet. Anderzijds zijn er straten als de Donaudreef en de Berezinadreef. Dit zijn asfaltstroken zonder nadere indeling, of hooguit witte lijnen voor fietsstroken en/of een middenstreep. Deze straten liggen bovendien op korte afstand van de huizen. Daarom geeft het autoverkeer er veel overlast.	Met het Mobiliteitsplan stellen we geen concrete projecten en daarmee geen prioritering vast.

	Zelf woon ik aan de Donaudreef en ik heb tamelijk veel last het lawaai van al die auto's, bussen (nog steeds lawaaiig, ze zouden toch elektrisch worden?) en brommers (in deze wijk nog vaak tweetakt). Verder is het fietsen over deze straat onprettig vanwege de auto's die langs je rijden, al houden de meeste automobilisten wel rekening met fietsers. Ik vermoed dat hetzelfde geldt voor soortgelijke straten in de rest van de wijk. Denk maar aan de Theemsdreef en Neckardreef, waar in 2019 nog een auto bij een huis naar binnenreed. Ook in Overvecht-Noord hebben de rivierdreven nog een profiel dat uit de jaren vijftig stamt en tot hardrijden verleidt en ik heb gehoord dat buurtbewoners daar het ook graag anders willen. Daarom pleit ik ervoor dat een groot deel van de 'rivierdreven' met voorrang wordt aangepast zodat deze niet meer aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer. Ze dienen dan nog wel voor de ontsluiting van de direct aanliggende buurten, in het geval van de Donaudreef en Berezina-dreef de buurt Overkapel (Mariakwartier, Jeanne d'Arcdreef, mythologische-figurenbuurt enz.). De inrichting dus zou zodanig moeten worden aangepast dat het minder aantrekkelijk wordt om deze straten als doorgaande weg te gebruiken. Hoe dit concreet moet kan ik niet zeggen, want je kunt denken aan een smaller profiel met verkeersremmende onderdelen en hetzij brede ruimte voor fietsers aan de zijkanten, hetzij een opdeling in twee smalle rijstroken à la de Prins Hendriklaan. Ik vraag me vaak af van waar al die voertuigen eigenlijk naar toe rijden die over deze straten sjezen. Is daar onderzoek naar gedaan? Ik heb in elk geval sterk het vermoeden dat veel automobilisten van buiten de wijk via de Donaudreef naar de Tiberdreef en Mr. Tripkade gaan en naar Utrecht-Noordoost of zelfs verder weg geleken gebieden. Daarmee fungeert dit dus op dit moment als doorgaande route in het stedelijke verkeersnet, terwijl er betere alternatieven zijn (zie ook §A). In de indeling die ik voorstel zou een deel van de rivierdreven voorlopig nog wel een doorgaande functie houden. Daarbij zijn twee criteria van belang. Enerzijds de overlast die drukker verkeer op een bepaalde plek geeft. Er moeten goede, d.w.z. comfortabele en brede vrijliggende fietspaden komen en de huizen moeten wat verder van de weg staan zodat ze minder last hebben van het lawaai.	Een deel van het verkeer uit Zuilen en Overvecht maakt nu gebruik van de route via de Kardinaal de Jongweg om naar de A27 te rijden. Met het Mobiliteitsplan ontmoedigen we dit door de route via de Kardinaal de Jongweg minder aantrekkelijk te maken in relatie door de route via de NRU naar de A27. Dit betekent ook iets voor de routes vanuit deze wijken naar de NRU in plaats van naar de Kardinaal de Jongweg. Aanpassing van het wegennet in Overvecht kan helpen om dit verkeer te geleiden.

	Anderzijds de positie binnen het wegennet. De Moldaudreef staat direct in verbinding met de NRU en via de Moezeldreef kunnen automobilisten dan naar het Centrumkwadrant (met het winkelcentrum) of naar het stationsgebied van Overvecht én naar Utrecht-Noordoost. Beide hoeft wat mij betreft niet gestimuleerd te worden (Groenekanners die willen winkelen zouden ook de fiets kunnen pakken en verkeer naar Tuindorp enz. zou zoals gezegd ook de Eykmanlaan kunnen nemen), maar liever deze route dan via woonstraten. Ook de Wolgadreef sluit aan op een weg buiten de woonwijk (de Darwindreef) maar auto's geven op deze dreef veel overlast en er zijn zorgen over de verkeersveiligheid (veel buurtbewoners uitten deze zorgen op de informatiebijeenkomst over de plannen voor de Donaudreef. Daarom is het beter om deze straat in te delen bij de lagere categorie van autoluwe erftoegangswegen/buurtontsluitingswegen. Soortgelijke overwegingen kunnen ook in andere delen van Overvecht en van de stad helpen om te beslissen welke wegen je als eerste aanpakt. Het komt erop neer dat je van beneden naar boven zou moeten werken: niet eerst grote werken aan de grote wegen, maar eerst de kleine wegen leefbaarder maken. C. Flankerend beleid Zeker in Overvecht maar ook in andere delen van de stad zouden aanpassingen aan de infrastructuur gepaard moeten gaan aan andere manieren om gezonde vervoerswijzen te kiezen. Ook voor de gezondheid van de inwoners is het beter als ze meer fietsen. Je kunt denken aan fietscursussen, het stimuleren dat ouders hun kinderen per fiets of te voet naar school brengen. Het is ook belangrijk dat mensen minder kicken op auto's, fietsen is minstens zo cool. Soms kan een heel ander beleidsterrein meehelpen: zowel voor de integratie als voor gezonde mobiliteit is belangrijk dat er gemengde wijken zijn – ook door het openstellen van de rijkemensengetto's! – en is het goed om op stedelijk niveau stimuleren dat kinderen in hun eigen woonwijk naar school gaan in plaats van een 'witte' school verderop. (Het is idioot dat ouders in Blauwkapel enkele jaren geleden klaagden dat ze hun kinderen vanwege wegwerkzaamheden niet met de auto naar school in Voordorp konden brengen – waarom gingen ze niet gewoon met de fiets? Of naar de school op de Dianadreef?)	Ten aanzien van de aanpassing Ring Utrecht A27/A12 is het Tracébesluit Ring Utrecht door de minister vastgesteld en daarmee uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat de vergroting van de capaciteit van de Ring Utrecht doorgaat. Door een betere doorstroming op de Ring ontstaat ook ruimte om de Waterlinieweg af te waarderen. Voor de A27 vinden we 'enige doorstroming' van belang. We bedoelen met 'enige doorstroming' dat de automobilist het langzaam doch gestaag rijden over de ring logischer blijft vinden dan een route door de stad. Overigens dient de aanpassing van de A27 ook het verbeteren van de verkeersveiligheid, met als gevolg minder ongelukken en de vervelende gevolgen daarvan, waaronder congestie. We hanteren dan ook niet de NoMo-streefwaarden. Dat we streven naar enige mate van doorstroming betekent niet dat we de plannen voor de verbreding van de A27 en A12 steunen.

	D. Ring Utrecht U onderschrijft het rijksbeleid voor aanpassingen aan de Ring Utrecht, waaronder de verbreding van de A27, de A12 en de NRU. U schrijft zelfs“Planstudie Ring is uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan” (p. 100). Het door u genoemde criterium “altijd enige mate van doorstroming” doet erg denken aan de NoMo reistijdverhouding die sinds de Startnotitie Ring Utrecht (2008) hét argument is geweest om naar uitbreiding van de Ring Utrecht toe te werken. Dit betekent dat in de spits de auto’s hooguit 1½ zo lang over een traject mogen doen dan buiten de spits. Dit is een heel raar criterium omdat het niets zegt over de totale reistijd. Ook beschouwden de Startnotitie en alle volgende documenten het automobilisme steeds als een gegeven. Vandaar dat de wegen meer rijbanen moesten krijgen. Ik heb hier verschillende malen kritiek op uitgeoefend, maar het ministerie heeft zich nooit verwaardigd daar inhoudelijk op te reageren. Intussen is de landelijke nota mobiliteit wel opgevolgd door de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), waarin de NoMo-streef¬waarden als zodanig niet meer terugkomen. Toch zijn ze nog steeds het uitgangspunt van het laatste tracébesluit Ring Utrecht A27/A12. Dat u de rijksplannen steunt vind ik zeer betreurenswaardig. De gemeente zou zich hier juist tegen moeten verzetten. Deze plannen zijn op de keper beschouwd een enorme investering in het autoverkeer. De gemeenteraad heeft zich ook tegen de plannen voor A27 uitgesproken, maar nu staat er in een officiële nota juist een steunbetuiging, dat is toch tegenstrijdig? De auto-overlast in de wijken komt niet door de spits, die gaat immers de hele dag door. Juist in de spits rijden er op de ring veel auto’s voor woon-werkverkeer van of naar andere woon¬plaatsen. Als je per auto van de ene wijk naar de andere wilt, sta je voor de keuze om via de ring te rijden of binnendoor, maar voor dit interlokale verkeer is het eigenlijk vanzelfsprekend om via de ring te gaan. Daarom vind ik het niet logisch om verkapt deze reistijdenverhouding te steunen. Het is helemaal niet erg mensen in de spits af en toe wat langer doen over een ritje via de ring. Als er gestimuleerd wordt dat mensen voor lokaal woon-werkverkeer de fiets nemen, zal dit niet tot extra verkeer binnendoor leiden. Verder is het belangrijk dat er zowel hier als op landelijk niveau aan gewerkt wordt dat mensen niet meer de hele tijd de auto pakken om langs, naar of van Utrecht te	De tunneldosering wordt vaak ingezet omdat er incidenten en congestie is op wegvakken ná de tunnel. Door de aanpak van het mobiliteitsplan beogen we dat er minder incidenten en congestie optreden, waardoor de tunneldosering minder vaak gebruikt hoeft te worden. Tevens zou door dosering vóór de Ring ervoor moeten zorgen dat automobilisten niet of minder via het onderliggend wegennet gaan rijden, omdat dat niet meer logisch is.

	gaan. Wie tussen Oost- en West-Nederland reist, kan beter de trein nemen. Uitbreiding van de ring zal dit proces in de wielen rijden. Wel vind ik dat de A2-tunnel beter zou moeten doorstromen. Naar ik heb begrepen, nemen automobilisten vaak de NRU in plaats van dat ze via A27 en A12 van of naar de A2 rijden, omdat ze weten dat het in die tunnel vaststaat. Dat is het paard achter de wagen spannen. Vorige week maandag stuurde ik u een reactie op het ontwerp-mobiliteitsplan. Ik heb geen ontvangstbevestiging gekregen. Er was iets vreends met het e-mailadres op de webpagina over het mobiliteitsplan: er stond mobiliteitsplan2040@utrecht.nl maar als je daarop klikt, krijg je monumenten@utrecht.nl. Ik nam aan dat dit fout was en heb mijn bericht naar het eerstgenoemde adres gestuurd. Hebt u het wel ontvangen? In mijn vorige bericht vergat ik erbij te zeggen dat ik ook de reactie van het bewonersplatform 'DROOM' ondersteun, afgaande op het concept dat de groep op 22 januari heeft rondgestuurd. Zo heb ik net als deze bewonersgroep (o.a. punt 10) de indruk dat er nog veel moet worden uitgewerkt. Een nadere visie op stadsdeelniveau en per vervoermiddel is hoognodig. Ervaringen uit het verleden leren dat een mooi mobiliteitsplan nog niet voldoende is om hap-snap-beleid te voorkomen. Op de reactie van DROOM heb ik de volgende nuances en aanvullingen: I. Stationsgebied Overvecht Dit gebied wordt in de visie van de gemeente drukker, door uitbreiding van het aantal werkplekken daar en doordat het station zelf belangrijker wordt. Meer mensen gaan er overstappen van of naar andere vervoermiddelen (p+r, fiets, bus, misschien een tram). Er stoppen nu geen intercity's, zoals DROOM terecht opmerkt, en de huidige sneltreinen gaan niet langs het perron maar via aparte sporen, maar misschien zijn extra treinen toch mogelijk. Die tram klinkt aantrekkelijk, ik vraag me wel af waar die zou moeten komen want er is erg weinig ruimte. Ook de p+r-functie is nog lastig te realiseren.	Station Overvecht is ons inziens niet een logische plek voor P+R. In de OV-kaart suggereren wij een nieuw treinstation bij Maartensdijk, in combinatie met een P+R daar. Maar dit zou ook bij Groenekan of De Wetering kunnen zijn.

	Meer autoparkeerplaatsen voor overstappers daar zouden zijn aan te leggen door een ondergrondse parkeerkelder, maar dit geeft wel meer autobewegingen in Overvecht-Zuid en dat is niet bepaald wenselijk. Ik constateer dat de gemeente dit ook zo ziet en ook mijn vermoeden deelt dat de parkeerplaats bij het station vooral wordt gebruikt door mensen die bij het station werken. Voor automobilisten die bereid zijn op enige afstand te parkeren zijn er twee parkeerplaatsen in de omgeving die misschien wél geschikt zijn: het terrein bij de oostelijke ingang van het Noorderpark, op de grens met Groenekan, en het parkeerterrein van het tuincentrum aan het Robert Kochplein (als het tuincentrum bereid is op werkdagen een deel van de parkeerplaatsen ter beschikking te stellen, de meeste klanten hebben ze immers in het weekend). Als de reizigers van een wandeling houden of een vouwfiets hebben, kunnen ze het alleen af, voor sommige anderen komt een ov-fiets-stalling daar goed van pas. En misschien is er iets met pendelbusjes te doen. Een ander interessant idee zijn extra trein-, tram- of bushaltes bij Groenekan en Nieuwewetering. Daar zijn nu al goede faciliteiten voor automobilisten, alleen de mogelijkheid tot overstap op andere vervoermiddelen moet daar nog enorm verbeteren. Nadat ik dit bedacht, zag ik dat dit ook op enkele kaartjes in het mobiliteitsplan lijkt te staan, maar in de tekst staat het niet duidelijk. II. Fietsnetwerk DROOM wijst erop dat het geplande fietsnetwerk niet voldoende fijnmazig is. De nota is niet helemaal duidelijk welke routes nu worden aangemerkt als 'hoofdfietsroute'. Volgens het kaartje op p. 74 zou er in Overvecht zelfs bijna geen enkele komen. Op p. 128 en 156 staan er al wat meer, maar niet veel. Zijn de kaartjes slechts illustratief? Ook als het de bedoeling is om deze nota nader uit te werken in deelnota's, zou het toch wat concreter mogen. Anders dan DROOM ben ik minder geporteerd van gedifferentieerde fietspaden per fietstype. Dit lijkt mij maar ingewikkeld. Op brede fietspaden en -straten zouden de snelle fietsers de langzame makkelijk kunnen passeren. Het is wel de vraag hoe dit in de praktijk uitpakt. Technische eisen aan de fietsvoorzieningen ontbreken namelijk in de nota. Ik vind het frappant dat de Troelstralaan op p. 73 wordt genoemd als voorbeeld van de 'doorfietsroutes': extra	In het mobiliteitsplan staat het hoofdfietsnetwerk aangegeven, bedoeld alle belangrijkste verbindingen tussen verschillende delen van de stad en de regio. Naast het hoofdfietsnetwerk bestaat er nog een veel uitgebreider netwerken van fietspaden en woonstraten waarover ook gefietst kan worden. Het hoofdfietsnetwerk wordt als uitwerking van het mobiliteitsplan verder geconcretiseerd. Het onderscheid tussen verschillende typen fietspaden laten we vervallen.

	brede paden met asfaltverharding. De Troelstralaan is juist een typisch voorbeeld van een fietsstraat die aan de smalle kant is. Ook de fietsvoorzieningen buiten het hoofdfietsnet zijn nauwelijks uitgewerkt. Voor de straten buiten het hoofdnet zijn twee opties. In het ene geval delen fietsers en auto's de straat. Zulke straten zijn er vanouds heel veel, zeker in de 19e-eeuwse wijken. In dat geval kunnen de snelle fietsers ook de langzame makkelijk voorbij. Wel kunnen veel van die straten wat fietsvriendelijker. Het andere model, voor straten met een gemengde functie is de rijbaan met fietsstroken. Opvallend is dat het woord 'fietsstroken' in de hele nota maar eenmaal voorkomt, namelijk op p. 102, waar het om buurtontsluitingswegen gaat: "Waar mogelijk liggen langs deze wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden." Er is echt een helderder visie op fietsstroken nodig: zijn die nou wel of geen goed idee? In het huidige verkeerssysteem voelen ze echt vaak onprettig. Eerder noemde ik al de Donaudreef. Daarbij komt dat de gemeente in het verleden vaak veel te smalle fietspaden en -stroken heeft aangelegd. Een voorbeeld is de Van Everdingenlaan waar extreem smalle fietsstroken zijn, die volgens de landelijke normen net breed genoeg zijn als niet-verplichte fietssuggestiestrook. (Je kunt hier als fietser op de smalle rijstrook ook opgejaagd worden door de bus. Bij de herinrichting een aantal jaren geleden heeft de gemeente faliekant misgekleund. Kennelijk omdat de bewoners daar zowel een heel brede stoep wilden als autoparkeerplaatsen. Dit is een van de vele gevallen waar de gemeentelijke verkeersafdeling vroeger mijn woede heeft opgewekt.) III. Verkeerslichten <u>Er staan nu aparte richtlijnen voor voetgangers en fietsers in het plan. Er zijn nu veel kruispunten waar de stoplichten voor beide groepen niet goed op elkaar zijn afgestemd. De fietsers krijgen bijvoorbeeld groen maar de voetgangerslichten blijven op rood staan. Als fietser vind ik het zeer verwarrend dat je dan een rood voetgangerslicht voor je ziet wanneer je het fietserslicht gepasseerd bent. Ook moet je nu soms onnodig lang wachten bij wegen met dubbele rijbaan tot beide rijbanen vrij zijn, terwijl je ook eerst de helft van de weg zou kunnen oversteken.</u> Een voorbeeld hiervan is de Kardinaal de Jongweg. Verder moet je als voetganger soms op een knopje drukken terwijl fietsers automatisch groen krijgen. Heb je dat niet door, dan sta je maar te wachten tot je een	Dit heeft vaak te maken met dat voor voetgangers en fietsers andere ontruimingstijden gelden en voetgangers vaak in 2 keer oversteken en fietsers niet.

	ons weegt. Een plek waar ik dat kort geleden ervoer was de oversteek van de Brailledreef vanuit de Loevenhoutsedijk. Als voetganger én fietser wil ik dus graag dat beide lichten juist zoveel mogelijk hetzelfde werken. Als de een groen krijgt, dan de ander ook, uitzonderingen daargelaten.	
194	Plannen: Als de regiotaxi de Eduardverkadelaan inrijdt of andere busjes, dan kunnen ze niet meer keren, dan moeten ze achteruit rijden. Het busje kan niet keren In verband twee parkeerplekken die meestal bezet zijn en dit maakt het alleen maar lastig. Het verzoek om er samen over na te denken om het op te lossen. Als er b.v. een bord komt te staan, met een doorrijdhoogte voor de busjes, of twee parkeerplekken weghalen waar ze er onder doorkunnen of dat de haag wordt weggesnoeid, zodat de busjes kunnen inrijden, keren en uitrijden. Graag legt zij dit uit en zou ze graag tot een oplossing voor dit probleem willen komen. Soms komt het busje 3x per week in de straat.	Het mobiliteitsplan betreft een visie en een aanpak om mobiliteitsopgaven aan te pakken. We kunnen niet inzoomen op individuele maatregelen en knelpunten. Dit specifieke probleem kan het beste bij het wijkbureau worden ingebracht.
195	Hierbij wil ik reageren op het mobiliteitsplan 2040. Ik vind het niet bevordelijk voor het leefklimaat in mijn straat Constant Erzeijstraat, dat alle mooie plannen voor De Zuidpoort en de stadsboulevard 't Goylaan-Socrateslaan leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de route C.Erzeijstraat-W.A.Vultostraat-Briljantlaan. Een plan voor bevordering van leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit op deze route ontbreekt en zou ik wel graag tegemoet willen zien.	Voor beantwoording zie de beantwoording van inspraakreactie 30.
196	Ik wil reageren op het mobiliteitsplan 2040. Dit plan is er volgens de website op gericht 'dat ook de toekomst in uw straat prettig is om in te wonen en de stad bereikbaar en toegankelijk is voor iedereen.' Helaas zie ik in dit plan geen aandacht voor mijn straat (w a vultostraat). Ik ben bang dat alle mooie plannen voor de zuidpoort en de stadsoulevard leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte. Ik hoop dat hier in volgende plannen aandacht voor is. Mijn vriend, dochter en ikzelf hopen nog een aantal jaar te blijven wonen op de w a vultostraat en het zou fijn zijn als het niet drukker wordt ivm veiligheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid van de straat	Voor beantwoording zie de beantwoording van inspraakreactie 35.

197	Ik realiseer me dat ik voor 1 feb had moeten reageren. Hopelijk kan het nog. Graag denk ik als bewoner aan de WA Vultostraat mee met de toekomstplannen mbt mobiliteit Utrecht. Ik vraag me af in hoeverre gebied rond de WA Vultostraat (en te verwachten toename in verkeer) is meegenomen bij de plannen rond De Zuidpoort. Dat is iig niet zichtbaar in de verschillende stukken	Voor beantwoording zie de beantwoording van inspraakreactie 30 en paragraaf 2.13.4 in de Nota van Beantwoording.
198	Een reactie had uiterlijk 1 februari binnen moeten zijn. Ik dacht 8 februari, maar heb mij dus vergist. Dat was dan weer de datum waarop we de reactie op de enquete over Zuidpoort moesten insturen. En we konden vanaf 1 februari reageren op de peiling voor de parkeervergunning. Ondertussen heb ik van de gemeente nog steeds geen reactie op mijn vorig jaar ingediende inspraak op de fietsbruggen over het Merwedekanaal. Kortom, de verschillende plannen buitelen over elkaar heen en het is maar moeilijk bij te houden. Ik stuur dus mijn reactie nu nog per mail. Hij zal niet meer tellen in het officiële traject, maar wellicht inspireert het toch nog. Mijn reactie gaat over het voorstel Zuidpoort. Ik vind dat we dat gebied te klein bekijken en al eerder verkeer moeten gaan afvangen. Vanaf de kruising Overste Den Oudenlaan – Europalaan zouden we verkeer al moeten ontmoedigen de Balijelaan/brug te gebruiken. (mooi ook, dan is er meer ruimte voor fietsers en kunnen we het wegvallen van wat ‘geplande’ fietsbruggen opvangen). Kortweg heeft dit een paar voordelen: Het gebied Croese-/Rijn-/Vondel-/Balijelaan verdient een upgrade. Er is te veel autoverkeer dat daar niet hoort, en te weinig aandacht voro langzaam verkeer. Als wandelaar sta je soms mega lang (en laatst stond ik dat dus met twee kleine kinderen in de megaregen) te wachten, dat is niet ok en past niet in de visie van de Merwedekanaalzone Dit gebied sluit dan mooi aan op de visie Merwedekanaalzone en is een mooie overgang naar de binnenstad, het centrum wordt dan écht uitgebreid	Voor beantwoording zie paragraaf 2.13.4 in de Nota van Beantwoording.

	Er ontstaat ruimte voor terrassen, gezellige winkeltjes en horeca. Een verlengde van de twijnstraat lijkt mij hier ontzettend leuk. De winkel 'Kees' is een enorm succes. Ik zie echt alleen maar verbetering voor de stad, passend bij de ambities van de stad. Hieronder mijn reactie die ik zojuist per mail heb verzonden aan het adres zuidpoort@utrecht.nl. Met daarin (cursief) de tekst die ik in de enquete heb meegezonden. Ik ben bereikbaar via dit mailadres of mijn telefoon 06…, ik denk graag mee of geef nog toelichting. **Bijlage:** **Reactie op voorstel Zuidpoort** Geachte heer, mevrouw, Bedankt voor de vraag die jullie ons gesteld hebben om mee te denken in een oplossing voor de Zuidpoort. De enquete is anoniem, omdat ik een totaal andere visie op het geheel heb wil ik deze toch even per email delen, mocht deze in de enquete niet goed over zijn gekomen. Ik vind dat we het gebied waar maatregelen genomen moeten worden groter moeten bekijken. De Merwedekanaalzone ontwikkelen we nu mobiliteitsarm. Vanaf daar wil je dus doorgaand verkeer naar de binnenstad en oost ontmoedigen. Zeker vreemd verkeer (dus mensen die hier NIET wonen) moeten deze route niet meer willen nemen. Dat is nu nog niet het geval. Balijelaan is een soort doorgaande route waar mensen hard rijden en waar wandelaars en fietsers soms een eeuwigheid moeten wachten om te kunnen oversteken. En met de zes varianten blijven mensen die toegang naar de binnenstad nog wel gebruiken, omdat ze dan nog steeds, zeker wanneer de afslag Vondellaan naar Bleekstraat open gaat, ook tot aan daar kunnen doorrijden.	

	Eerder moeten mensen al worden ontmoedigt. Om dan óf via Europalaan naar de Waterlinieweg te rijden, of om via Westplein naar de noordelijke entree (met veel parkeergarages) naar de binnenstad te kunnen. Ontmoedig mensen dus om vanaf de Balijelaan naar de binnenstad te rijden en trek zo het hele stuk daartussen bij het centrum wat zich richt op langzaam verkeer met OV. Precies passend in de hele visie van de Merwedekanaalzone. Ontwikkel het over de BAlijebrug als een autoluwe weg zodat mensen vanaf de Overste den Oudenlaan rechtdoor gaan rijden naar Europalaan en vanaf daar de Waterlinieweg nemen naar Oost. Dan rijden ze écht om ons heen en zijn ze niet meer verleid om binnendoor te rijden via Vondellaan, Venuslaan. de mensen die hier (Dichterswijk, Rivierenwijk) wonen moeten juist gebruik kunnen maken van 'onze' lokale wegen, zeker in het geval van een calamiteit. Wij gebruiken al bijna geen auto's, dus dat kan prima. Wij moeten namelijk nog wel via een korte route onder het spoor door het Diakonessenhuis kunnen bereiken in Oost. Bewoners die voor werk naar de A27 willen kunnen daarentegen ook de wijk uitrijden via de Europalaan, maak die route de wijk uit dus aantrekkelijker en in de spits veel vlotter. Als je in de spits vanaf de Venuslaan naar Albatrosstraat wil om dan via Vondellaan in Dichterswijk te komen, is er ook een sluiproute te nemen via de Westerkade. Die sluiproute moet eruit. Die Westerkade zou alleen voor bestemmingsverkeer geschikt moeten zijn, verder niet, een fietsstraat van maken dus! Met deze twee voorgestelde maatregelen haal je volgens mij veel verkeersdrukte uit het gebied. *Hieronder volgt een herhaling van mijn opmerking bij de zes varianten, zoals ik dat heb ingediend in de enquete:* *Wij willen vanuit Dichterswijk wel naar het ziekenhuis (diakonessenhuis) kunnen blijven gaan bij calamiteit. dit is de belangrijkste reden dat we deze afslag onder het spoor door (Vondellaan naar Albatrosstraat) willen kunnen blijven nemen.*	

	Wat we moeten doen: doorgaand verkeer vanaf de kruising Overste den Oudenlaan - Kon.Wilhelminalaan al naar de Europalaan leiden. Dáár moet je al niet meer geneigd zijn om de Balijelaan op te gaan. *Voordeel:* *1. afname doorgaand verkeer dat via de Balijelaan naar de Binnenstad gaat, dus effect op ledig erf ook merkbaar* *2. winkelgebied Balijelaan - Vondellaan - Rijnlaan - Croeslaan kan de upgrade krijgen die het verdiend. die kruising is echt een drama voor langzaam verkeer. daar verdienen we juist meer aandacht voor langzaam verkeer en terrassen voor mensen om een koffie te drinken. Het zou voor winkeliers en omwonenden en de nieuwe buren van Merwedekanaalzone superleuk zijn als je daar al het centrum ervaart met leuke stadse dingen als kleine winkeltjes, terrassen en een voorkeur voor langzaam verkeer.* *3. Mensen worden ontmoedigd om de doorgaande route te nemen vanaf Balijelaan/vondellaan naar binnenstad, maar bij calamiteit kán het nog wel!* *4. het gebied Dichterswijk maakt op deze manier écht onderdeel uit van de binnenstad/centrum.* *5. nu ontstaat er een duidelijk gebied vanaf de nieuwe wijk merwedekanaalzone, waar ook al minder mobiliteit gewenst is, voor langzaam verkeer naar de binnenstad.* Dit idee vraagt wel wat andere en mogelijk meer uitwerking dan alleen de aanpak Zuidpoort, maar volgens mij heb je dan wel een totaal plan waar we als centrumgebied de komende 10 jaar weer mee verder kunnen. Als je nu alleen Zuidpoort bekijkt, dan moeten we zometeen alsnog met het gebied Balije/Rijn/Croese/Vondellaan aan de slag. Dat gebied past echt niet meer bij wat we willen in het kader van Healthy Urban Living en de visie op Merwedekanaalzone. Voor meer toelichting, of nog even wat doordenken, ben ik bereikbaar op dit mailadres en via 06…. Succes met het onderzoek, ik hoop op een uitkomst waar de Utrechter blij van wordt.	

199	*De meegestuurde foto's en figuren bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Namens Buurtcomité BKW, dat opkomt voor de belangen van bewoners aan de Blauwkapelseweg en Kleine Singel in Utrecht, dienen wij een zienswijze/bezwaar in op de totale afwezigheid van een gedegen visie op de leefbaarheid rondom het belangrijke inprikpunt Blauwkapelseweg en omgeving in het mobiliteitsplan 2040. Wij beseffen ons terdege dat de Blauwkapelseweg en de Kleine Singel een inprikpunt is teneinde het verkeer in en uit het centrum van de stad mogelijk te maken. We maken echter bezwaar tegen het feit dat de Blauwkapelseweg en Kleine Singel aan de gehele Oostkant van de stad Utrecht in de plannen van de gemeente het enige overblijvende inprikpunt is (na het afwaarderen van de Maliebaan) en dat deze ook nog eens doodlopend is. Er ontbreekt een natuurlijke doorstroming van het verkeer. Met nu reeds drastische gevolgen voor de leefbaarheid van onze omgeving. Hierover voeren wij reeds gesprekken met de gemeente, echter wij zien nu in het mobiliteitsplan 2040 allerlei plannen die potentieel een nog verder verslechterende situatie voor onze leefomgeving met zich meebrengen. Het zwaartepunt van het mobiliteitsplan ligt op andere delen van de stad, met name de Zuid West kant van Utrecht, waar soortgelijke inprikpunten de openbare last aantoonbaar met elkaar verdelen. Een soortgelijke verdeling van de openbare last ontbreekt voor de Blauwkapelseweg en de Kleine Singel en dit is in onze ogen in strijd met het beginsel van de gelijkheid voor de openbare lasten ofwel het égalitébeginsel. Om deze redenen maken wij middels dit schrijven en de bijbehorende bijlage bezwaar in de vorm van een zienswijze. Bijlage 1: Oplossing: Auto en vrachtverkeer dat de stad vanaf de noord/oost benadert wordt opgevangen door veel minder inprikpunten, namelijk enkei het inprikpunt Blauwkapelseweg. Ook is dit inprikpunt niet verbonden aan andere inprikpunten, waardoor er een slechte flow ontstaat en de last niet wordt verdeeld. De leefbaarheid staat daardoor onder druk. In onderstaande afbeelding, rechtstreeks uit het mobiliteitsplan 2040 pagina 99, wordt duidelijk waaraan wij refereren. De rode cijfers geven het aantal inprikpunten	Met het Mobiliteitsplan maken wij geen andere keuze voor de functie van de Blauwkapelseweg dan deze nu reeds heeft. Voor de gehele stad nemen we maatregelen om het autogebruik niet te laten groeien. Wel geeft het mobiliteitsplan aan dat dat we willen dat de binnenstad autoluwer wordt (o.a. door een systeem van intelligente toegang en het meer weren van doorgaand verkeer). We verwachten dus geen grote verkeersfunctie voor de Blauwkapelseweg. De bedoeling van het systeem van (in uw woorden doodlopende) inprikkers is dat het noodzakelijk verkeer van en naar het centrum faciliteert, maar geen doorgaand verkeer langs het centrum. De bedoeling is dan ook niet om een goede flow te creëren. Overigens blijft het voor auto – en vrachtverkeer mogelijk om over de singels te rijden, maar is dit geen route met een snelle doorstroming.

	aan, aan de zuid/west zijde van de stad. Verkeer dat vanuit deze richting de stad benadert heeft keuze uit welgeteld 7 inprikpunten. Deze inprikpunten zijn ook veelal met elkaar verbonden (of liggen vlak naast elkaar, aangegeven met de rode stippellijnen), om ze een goede flow te creëren evenals de last te delen. Veel van het bevoorradingsverkeer dient ook helemaal niet op de Blauwkapelseweg te zijn, maar gaat juist richting de vele winkels en supermarkten op de Biltstraat en Voorstraat. Van nature is de Biltstraat een goede route de stad in. Dit ging al honderden jaren zo via de Gildpoort, en ook de geallieerde Canadese en Britse troepen trokken op 7 mei 1945 via de kaarsrechte Biltstraat Utrecht in. Een groot gedeelte is zelfs belegd met een verzwaarde busbaan, bij uitstek geschikt voor zwaar verkeer. Met de oranje stippellijn is dan ook aangegeven dat een tweede inprikpunt voor noord/oost niet alleen een natuurlijke weg is, maar ook goed de last zou kunnen verdelen met inprikpunt Blauwkapelseweg, zoals dat ook al gebeurt in andere delen van de stad.	
200	*De meegestuurde foto's en figuren bij de onderstaande inspraakreactie vindt u in de bijlage.* Met belangstelling en interesse hebben we het Mobiliteitsplan 2040 gelezen. Voor de ondernemers op Lage Weide is goede bereikbaarheid enorm belangrijk voor een goed vestigings- en werkgelegenheidsklimaat. Hierbij de reactie van Lage Weide op het Mobiliteitsplan. Ik eindig met drie aandachtspunten voor u: 1. Slim parkeren op bedrijventerreinen is iets anders dan slim parkeren in woonwijken. 2. Gun de vrachtwagenchauffeurs toilet en douche 3. Denk bij fietspaden niet alleen aan fietsers **Verkeersveiligheid** Op Lage Weide hebben we daarom de 14 meest in het oog springende verkeersonveilige locaties in kaart gebracht. Daarbij viel ons op, dat de meeste ongevallen worden veroorzaakt door conflicten met invoegend verkeer vanuit zijstraten en door conflicten tussen afslaand verkeer en (brom)fietsers op fietspaden. Vaak speelt te hoge snelheid hierbij een rol.	

	In overleg met gemeente Utrecht, provincie Utrecht en Gemeente Stichtse Vecht zijn we al bezig om de onveilige situaties te verbeteren. We zijn blij met de optische illusies op de Atoomweg pilotstraat rustig rijden. We meten de effecten en hopen dat het aantal ongevallen met letsel drastisch omlaag gaat. Uiteraard houden wij u op de hoogte! Een veelbelovend begin, maar er is nog veel werk aan de winkel. Om de verkeersveiligheid echt te verbeteren, moet de snelheid omlaag en kruisingen/oversteekplaatsen veiliger worden. De infrastructuur uit de jaren 60 toen de arbeiders allemaal op dezelfde tijd op de fiets van en naar hun fabrieken gingen, verdient een update naar de jaren 20 van de 21e eeuw. Anders dan 60 jaar geleden, zijn er 24 uur per etmaal fietsers, voetgangers, vrachtauto's, personenauto's, bestelbusjes, elektrische (bak)fietsen, elektrische voertuigen, bussen en meer tegelijker tijd op Lage Weide. Een overzicht van onze plannen vindt u hier. **Mobiliteit** Op dit moment loopt de campagne Veilig naar ons werk Op Lage Weide zijn we allemaal collega's van elkaar. Een veilige werkomgeving is belangrijk en daar hoort verkeersveiligheid bij. Kom je met de auto naar het werk? Pas dan je rijsnelheid aan! Rustig rijden is veiliger en prettiger, voor jezelf maar ook voor fietsers. En fietsen willen we graag stimuleren, want: • Bewegen is gezond • Minder autoverkeer zorgt voor meer doorstroming en betere verkeersveiligheid • En fietsen is vaak nog sneller ook Omdat 40% van de automobilisten van minder dan 5 kilometer ver komt, willen we met werkgevers zorgen dat meer mensen op de fiets komen. Op dit moment zijn we bezig om minimaal 1500 mobiliteitscans af te nemen bij werkgevers en onderzoeken we de mogelijkheden van deelfietsen. Onze activiteiten passen naadloos in de ambitie 2, 3 en 5 van het mobiliteitsplan. We hopen dat deze gedeelde ambities nog meer energie (en voldoende middelen) losmaken om meer mensen uit de spits en op de fiets te krijgen! **Logistiek** Graag uw extra aandacht en interesse voor de logistiek. Het mobiliteitsplan 2040 helt qua aandacht toch nog over naar de vervoersbewegingen van personen, maar vervoersbewegingen van goederen, bouw- en sloopmaterialen en afval zijn minstens	

	zo belangrijk voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van Utrecht. Wij willen er met u voor zorgen dat er in de toekomst géén lege vrachtwagens of bestelbusjes de stad in of uit rijden! Het vervoer dat goederen naar de consumenten en bedrijven brengt is wereldwijd verantwoordelijk voor 20-30% van het totale aantal gereden kilometers en 16-50% van de uitstoot in stedelijke gebieden. Het belang van goede stedelijke logistiek neemt sterk toe. Niet alleen voor pakketten en levensmiddelen, maar ook voor bouwprojecten en afvalstromen. Optimale planning en beheer van de 'supply chain' is dus van cruciaal belang voor een duurzame ontwikkeling van Utrecht. Tijdens de coronacrisis werd het belang daarvan nog eens onderstreept: zonder transport staat alles stil. En Lage Weide is het bedrijventerrein dat hiervoor nu en in de toekomst de optimale schakelfunctie vervult, zoals ook in het Mobiliteitsplan 2040 staat. **Conclusie** We willen u het volgende meegeven bij de verdere besluitvorming: 1. Slim parkeren in woonwijken is wezenlijk anders dan slim parkeren op bedrijventerreinen. <u>Om de door iedereen zo gewenste emissievrije last mile distributie te organiseren, is voldoende parkeerruimte noodzakelijk. Dus niet minder, maar anders. We zetten ons in om zo veel mogelijk mensen op de fiets te krijgen, maar soms is een vracht-, bestel-, of personenauto het enige alternatief. Denk aan halen of brengen van spullen. Wij hopen dat u zich inzet voor behoud en waar nodig uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op Lage Weide.</u> 2. Geef de vrachtwagenchauffeurs een douche en toilet Een gastvrij welkom is het minste wat Utrecht de hardwerkende chauffeurs kan bieden. Lage Weide is de enige plek in Utrecht waar vrachtwagens langer mogen parkeren en overnachten, als het verbod in het Werkspoorkwartier wordt doorgevoerd. Toch zijn er geen voorzieningen. Dit vinden wij mensonwaardig voor de chauffeurs en het ondermijnt het veiligheidsgevoel van personeel en bezoekers, waardoor mensen de fiets mijden. <u>Wij pleiten daarom voor een beveiligde</u>	In het mobiliteitsplan zetten we in op diverse maatregelen. Een daarvan is in overleg met werkgever kritisch kijken naar het verminderen van mobiliteit, minder gebruik van de auto en daar het parkeren eventueel op aanpassen. Dit zal naar verwachting voor kantoren anders uitpakken dan voor logistieke bedrijven. Parkeren voor bedrijfsvervoermiddelen is een ander vraagstuk. In de gesprekken met werkgevers die wij in het mobiliteitsplan aankondigen kunnen deze vraagstukken een plek krijgen. In het mobiliteitsplan nemen wij niet dergelijke concrete maatregelen op. Wellicht kunt u deze wens in lopende contacten nader toelichten. In de fietskaart zijn meerdere nieuwe verbindingen met Lage Weide opgenomen. Dat deze nieuwe verbindingen en aansluitende routes geschikt moeten zijn voor logistieke fietsen, lijkt ons logisch. Dank u wel!

	truckparking met sanitaire voorzieningen voor chauffeurs. Om de chauffeurs een hart onder de riem te steken hebben we kerstpakketten uitgedeeld. 3. Denk bij de fietsverbindingen niet alleen aan fietsers Door de groei van online aankopen, groeit ook het aantal pakketjes dat vanaf Lage Weide in de stad bezorgd wordt. Gelukkig gaat een steeds groter deel daarvan per elektrische bakfiets. Zorg dat de fietspaden breed genoeg zijn voor deze logge bakbeesten, ook in combinatie met scooters en fietsen. Dit maakt verbetering van de Demkabrug en de komst van een extra brug alleen nog maar urgenter! Tot slot wensen wij u veel succes met de verwezenlijking van uw ambities. Wij steunen u in uw ambities. Lage Weide wil als “schone motor” graag bijdragen aan een leefbaar en bereikbaar Utrecht.	

Bijlage

Bijlagen bij inspraakreactie 12

Stichting Binnenstad030

Overhandigen
De Gemeente Utrecht
de wethouder Mobiliteit, Energie en Groen Mevrouw L. van Hooijdonk

Utrecht 1 februari 2021

Geachte mevrouw,

Betreft: **Inspraak Mobiliteitsplan**

Met genoegen bieden wij u onze Zienswijze en Aanvullende Zienswijze aan met betrekking tot het mobiliteitsplan dat onder uw leiding ambtelijk voorbereid is en tot en met vandaag voor inspraak ter visie ligt. Daarnaast ontvangt u, zoals afgesproken met het projectbureau, alle door ons ontvangen ondersteunende zienswijzen en een daarbij horende print van de **Excel lijst** daarvan. Die laatste lijst is inmiddels elektronisch aan het projectteam ter beschikking gesteld.

De actiegroep van Binnenstad030 zet zich in voor de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad. Zij heeft het op zich genomen om de participatie van die bewoners bij de vorming van het Mobiliteitsplan vorm te geven. Zeker nu voor de binnenstad een formeel overlegplatform ontbreekt zijn wij er trots op dat wij bijna 500 bewoners (waaronder tientallen ondernemers) bereid hebben gevonden de moeite te nemen om zich te verdiepen in wat het mobiliteitsplan voor hen kan betekenen

en zich uit te spreken over datgene wat wij in onze Zienswijze naar voren hebben gebracht. Zij deden dat door ondertekening van een zienswijze die verwijst naar onze Zienswijze. De Aanvullende Zienswijze is pas tot stand gekomen na het ter visie leggen van het plan Zuidpoort. Het is een aanvullende reactie op het Mobiliteitsplan naar aanleiding van het inzicht dat het plan Zuidpoort ons heeft gegeven over de reikwijdte en strekking van de voorstellen in het Mobiliteitsplan.

Vanaf afgelopen dinsdagavond hebben wij per e-mail - in het kader van de bevestiging van de ontvangst van de Zienswijze – de Aanvullende Zienswijze voorgelegd aan iedere inzender die een (geldig) emailadres had (13 hadden dat niet en voor enkele late inzenders ontbrak de tijd). De tekst waarmee dit werd voorgelegd vindt U in een **bijlage** hierbij. Niet minder dan 40% van die inzenders die wij konden bereiken heeft nog de tijd en gelegenheid gevonden de Aanvullende Zienswijze te beoordelen en te reageren. Er komen vandaag nog steeds reacties binnen. Tot nu toe heeft één inzender aanleiding gezien niet met ‘Ja’ te reageren (dus met een ‘nee’) en één met een gedeeltelijk ‘ja’. Veel inzenders reageerden met meer dan een simpel ja. Wij vermoeden dat ook veel van onze ontvangstbevestigingen in de spam-box terecht gekomen zijn omdat ze van een ‘vreemd’ e-mailadres kwamen. Hoe dat ook zij, ook een aantal van ruim 200 positieve reacties in zo korte tijd, geeft aan hoezeer het onderwerp leeft.

Beide zienswijzen benadrukken op het belang van een goed woon- en leefklimaat. De zienswijze doet dat in de inleiding na een uitleg wat het Mobiliteitsplan behelst en de Aanvullende Zienswijze als eerste punt na inleidende opmerkingen over de voorgestelde compartimentering van de binnenstad. Wij vragen u beide zienswijzen vooral te willen lezen als kanttekeningen vanuit onze zorg dat het woon- en leefklimaat van de binnenstads- bewoner (en wie daaromheen woont.) Daarom vragen wij een betere borging daarvan in het

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

Stichting Binnenstad030

Mobiliteitsplan dan er tot nu toe uit blijkt. Dat we het in dat kader dus over auto's, laden en lossen, halen en brengen en parkeren moeten hebben doet niet af aan het onze waardering voor de inspanningen van de gemeente om het gemotoriseerd verkeer te beperken en de wijze waarop het Mobiliteitsplan daarvan blijk geeft.

U vindt in de Zienswijze een suggestie om de binnenstad te willen beschouwen als een onderdeel van de stad, waar de vele functies die dat deel van de stad in zich verenigt ertoe nopen meer bijzondere (en van de in het algemeen voorgestelde afwijkende) maatregelen te nemen. Maatregelen ter wille van het creëren van voldoende ruimte en maatregelen ter wille van het behouden en bevorderen van een goed woon- en leefklimaat voor bewoners en winkeliers. In de aanvullende Zienswijze borduren wij daarop voort.

Wij pleiten er sterk voor dat het Mobiliteitsplan voorziet in de mogelijkheid voor de binnenstad (en delen van haar directe omgeving?) de snelheid nog verder te verlagen dan de genoemde 30km/u. Bereikbaarheid van de voordeur en betere integratie van verkeerssoorten met het oog daarop zijn belangrijker dan snelheid.

U vindt in de Zienswijze daarom ook de suggestie om de binnenstad 'slim' af te sluiten voor alle gemotoriseerd verkeer en om het parkeren meer en eerder (althans in ieder geval duidelijker) te beperken dan uit het Mobiliteitsplan lijkt voort te vloeien. In de Aanvullende Zienswijze hebben wij die suggestie gepromoveerd tot een "in het oog springende optie" en doen wij de oproep om in het Mobiliteitsplan tot uitdrukking te brengen dat van die 'slimme afsluiting' gebruikt gemaakt zal worden om in het oog springende nadelige gevolgen voor centrumbewoners naar een menselijker maat terug te brengen, bereikbaarheid van en vanuit de binnenstad te verbeteren alsmede parkeren eerlijker en naar draagkracht te verdelen.
Een oplossing die erkenning geeft aan het gegeven dat (ook auto)mobiliteit een belangrijke parameter is voor een goed woon- en leefklimaat. Een oplossing ook die de noodzaak opheft van het kwalijke opdelen van wat als een organisch geheel is gegroeid (compartimenteren). Wij denken dat 'slim afsluiten' ook in andere delen van de stad kan helpen de soms zeer nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefomgeving weg te nemen of te verzachten. Het vermijden van onwenselijke milieuaspecten pleit daar ook voor.

Wij hopen met onze zienswijzen een positieve bijdrage te hebben kunnen leveren aan het tot stand komen van een Mobiliteitsplan dat goed is en erkenning geeft voor de noodzaak de mens en de menselijke maat een juiste weging te geven in alle belangen die spelen.

Namens Stichting Binnenstad030,

secretaris penningmeester

Wij verzoeken u correspondentie te richten aan

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

Beste ondersteuner van onze Zienswijze op het Mobiliteitsplan

Dit is om te bevestigen dat wij uw formulier in goede orde ontvangen hebben. We merken dat het onderwerp erg leeft in de binnenstad en daaromheen. Heel erg bedankt voor uw steun!

Velen van u zullen inmiddels gehoord hebben dat de gemeente ook het project Zuidpoort ter visie heeft gelegd. Het wordt gepresenteerd als de herinrichting van de Tolsteegbarriere/Ledig Erf. Dat is een uitwerking van een deelaspect van het Mobiliteitsplan en behelst (in de voorkeursvariant en 2 andere) een sterke beperking van het autoverkeer op en om het Ledig Erf:

- een ‘knip’ (afsluiting voor doorgaand autoverkeer) op de Vaartserijnbrug verkeersmaatregelen die erop neer komen dat de toegang naar de Catharijnesingel vanuit het zuiden via de Venuslaan wordt geblokkeerd Verkeersmaatregelen die erop neer komen dat de toegang vanaf de Catharijnesingel naar de Venuslaan wordt geblokkeerd.

Toen wij ons afvroegen hoe te reageren op het plan Zuidpoort, kwamen wij tot de conclusie dat het voornaamste probleem zit in het feit dat het plan Zuidpoort niets anders is dan een vrij essentiële hoeksteen in het Mobiliteitsplan (waarin - zoals gebruikelijk - de bewoners er weer bekaaid vanaf komen). In het plan Zuidpoort komt nog beter tot uiting wat het Mobiliteitsplan gaat betekenen voor de binnenstadsbewoners, de ondernemers daar en voor de bewoners van omliggende wijken. Om die reden hebben wij nog wat Flyers laten bijdrukken en die rondgebracht in Hoogh Boulandt (inclusief HC) en de de singels.

Uit het plan Zuidpoort blijkt dat het Mobiliteitsplan nog meer gevolgen zal hebben voor het woon- en leefklimaat en de bereikbaarheid van bewoners en ondernemers in de binnenstad en daarom heen:

- De binnenstad gaat opgedeeld worden in 5 of misschien wel meer compartimenten. Er komt een oost/west deling en nog meer. Niet duidelijk is hoe, maar wel dat dit alleen maar gebeurt om sluipverkeer in de binnenstad tegen te gaan.
- De noodzaak daartoe is voornamelijk het gevolg van het plan Zuidpoort en het voornemen van de gemeente om de binnenstad niet af te sluiten voor bezoekersverkeer.
- De bereikbaarheid vanuit de binnenstad (en omliggende wijken) van andere delen van de stad (en de algemene voorzieningen daar; denk aan ziekenhuizen) wordt sterk verminderd. De beoogde afsluitingen bij Zuidpoort in combinatie met de compartimentering nopen een bewoner die straks alleen nog via de Catharijnesingel het centrum kan verlaten om de spoedeisende hulp van het Diakonessenziekenhuis te bereiken via de Briljantlaan en ’t Goylaan minstens 10 minuten moeten omrijden (en dan moet er geen voetbalwedstrijd zijn en de stoplichten niet tegen zitten).
- Diezelfde omweg moet je dan maken voor iedere bestemming aan de Oost en Noordoostkant van de stad.
- De west en noordwestkant van de stad zijn voor ieder die in de zuidelijke binnenstad en aan de zuidelijke singels of in Hoogh Boulandt woont ook alleen bereikbaar via Hoograven (’t Goylaan)

Wij hebben nu een Aanvullende Zienswijze ontwikkeld waarin wij wijzen op de nadelige consequenties die via het plan Zuidpoort naar voren zijn gekomen. **Wij vragen daarin dat in het Mobiliteitsplan tot uitdrukking wordt gebracht dat:**

- de binnenstad zal worden afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer met ontheffing voor (noodzakelijk) bestemmingsverkeer, daaronder begrepen dat van en voor bewoners;
- compartimentering van en andere verkeersbeperkende maatregelen in de Binnenstad niet langer nodig zijn;
- eventueel toe te passen ‘knippen’ en verkeersbeperkende maatregelen die beogen bezoekersverkeer te verminderen niet zullen gelden voor genoemde ontheffinghouders en al diegenen in omliggende wijken die een redelijk belang daarbij hebben.

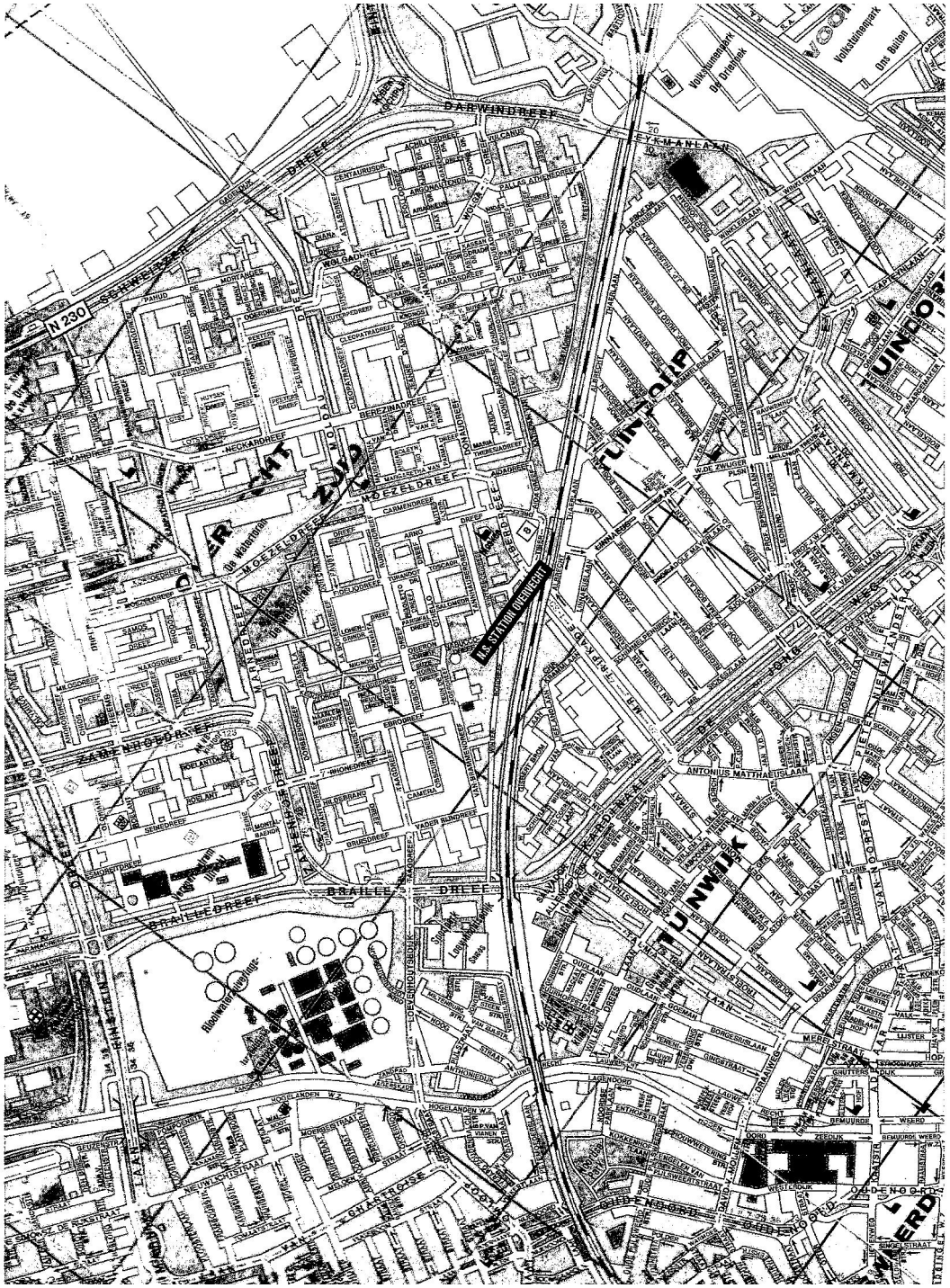
De Aanvullende Zienswijze is te vinden op onze website, maar wij sluiten hem ook bij.

Onze vraag aan u is om aan ons te bevestigen dat u ook de Aanvullende Zienswijze ondersteunt. U KUNT DAT DOEN DOOR VIA DE **REPLY**KNOP OP DEZE EMAIL TE REAGEREN MET SLECHTS DE TEKST: **JA.**

Wij zullen dan de gemeente laten weten welk percentage van de ondersteuners van onze Zienswijze heeft bevestigd dat de Aanvullende Zienswijze ook ondersteund wordt. Dat betekent wel dat als u uw ja wil laten meetellen wij dat **vóór a.s. maandag 1 februari** ontvangen moeten hebben.

Wij houden u op de hoogte van de vervolgstappen.
Met hartelijk dank voor de door u te nemen moeite en vriendelijk groet, Binnenstad030

Bijlage bij inspraakreactie 21



Bijlage bij inspraakreactie 22



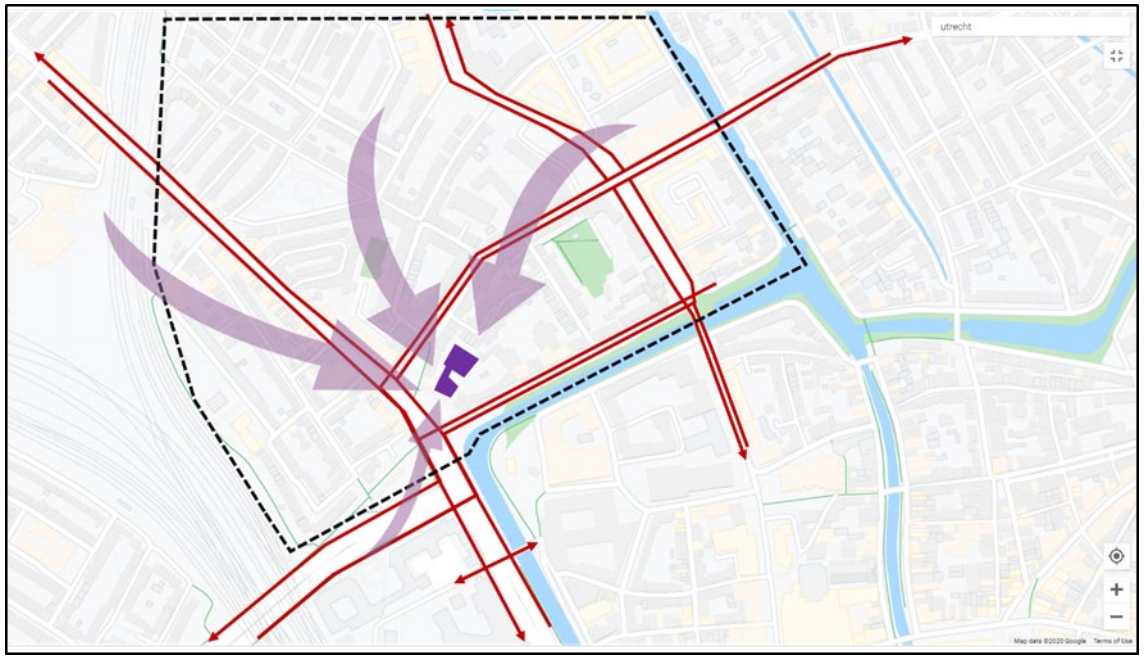
Figuur 12. Beschouwde tracé HOV Oost/West.

Westraven - Lunetten
Vanaf Westraven volgt de HOV-baan de snelweg A12 aan de zuidzijde op maaiveld en steekt daarbij met een beweegbare brug het Merwedekanaal over. Verkeersplein Laagraven en de A12 worden met een drietal korte onderdoorgangen gepasseerd. De HOV-baan vervolgt vervolgens aan de noordzijde van de A12 haar route om bij knooppunt Lunetten met de snelweg mee te buigen parallel aan de A27. Belangrijk is hierbij om de vliesconstructie onder de A27 ongemoeid te laten.

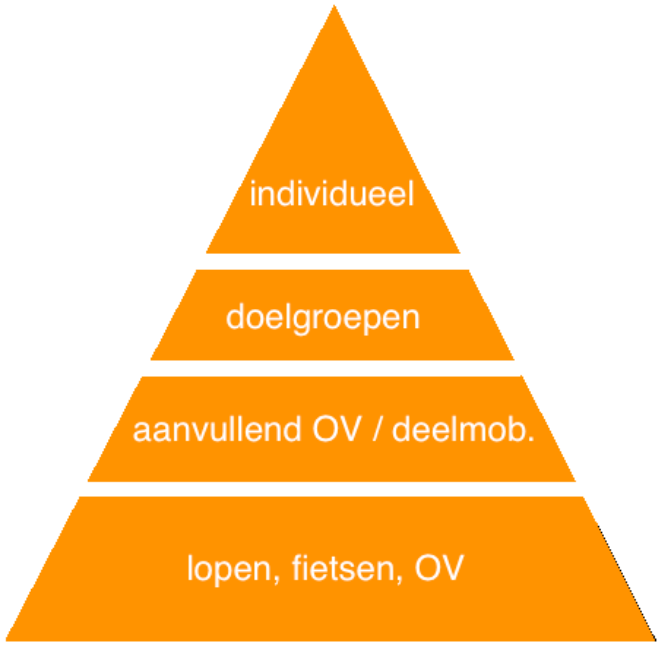
Lunetten - USP
Bij het station kruist de baan de spoorlijnen onderlangs om ten noorden van deze spoorlijnen aan te sluiten op het tracé van de Uithoflijn. Vanwege de beperkte restcapaciteit van dat tracé is het uitgangspunt een ligging parallel aan de trambaan in plaats van gecombineerd gebruik. Bij de passage van de A27 vraagt dit om een herinrichting van de bestaande verkeerssituatie.

Bron: startdocument vervolg Pre-verkenning U-ned" van 6 november 2019, pagina 34 en 35

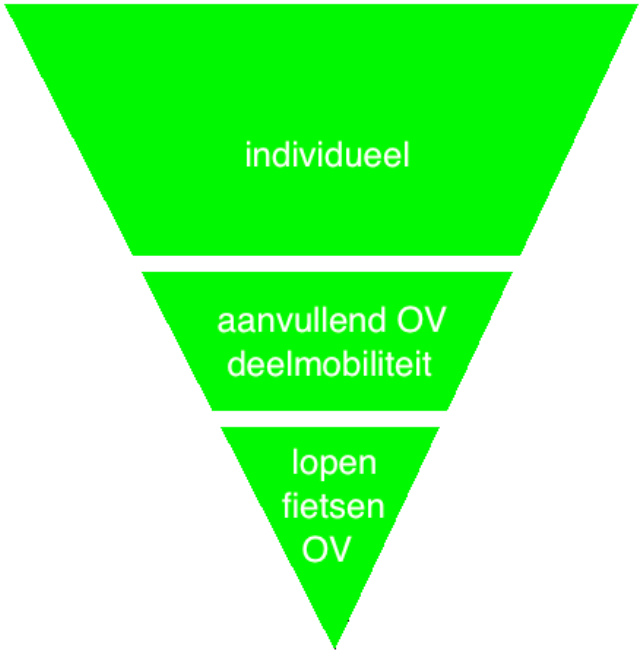
Bijlage bij inspraakreactie 40



Bijlage bij inspraakreactie 43

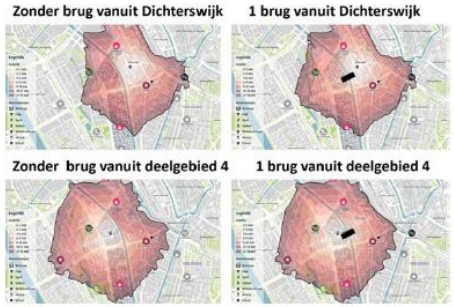


Hiërarchie vervoersmodaliteiten
voor de stad Utrecht,
mobiliteitsvisie 2040



Behoefte vervoersmodaliteiten
voor de stad + daarbuiten,
(oudere) inwoners Utrecht

Bijlage bij inspraakreactie 54



GIS-loopanalyse naar extra brug(gen) in deelgebied 4

Bijlagen bij inspraakreactie 113




Rozendaal
Zorgvliet
Kasteel
Polder Rozendaal
Schaalwijk
Stoepgem
De Horst
Sint Antonie dijk

.







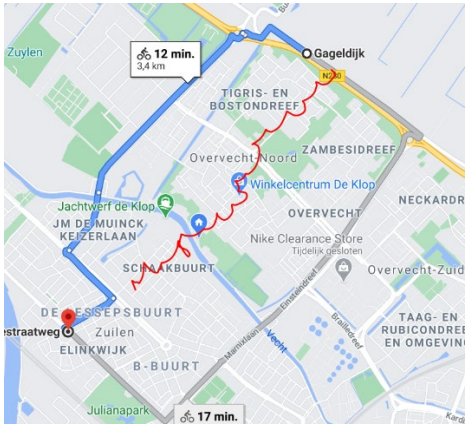


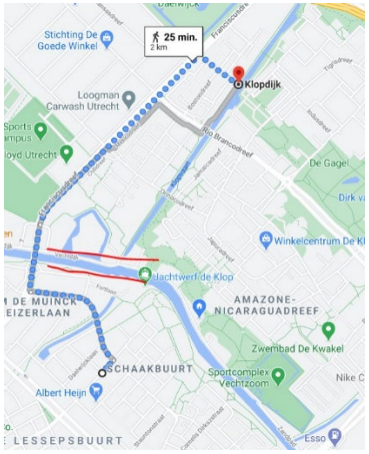




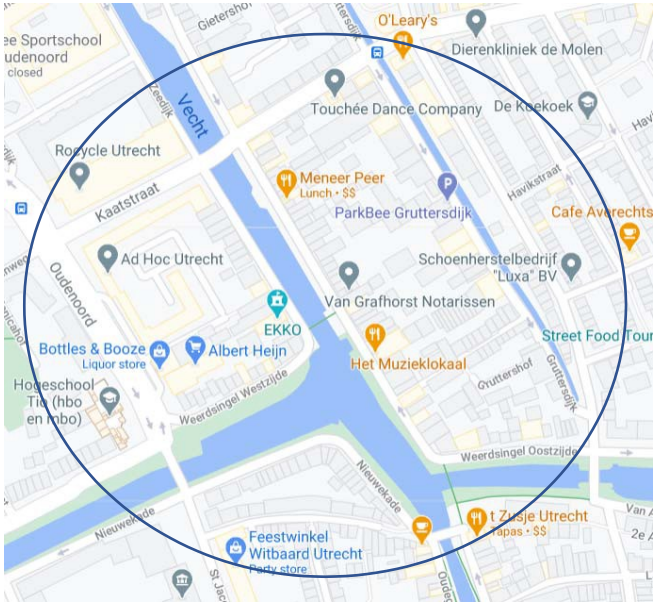


Bijlagen bij inspraakreactie 133





Bijlagen bij inspraakreactie 134

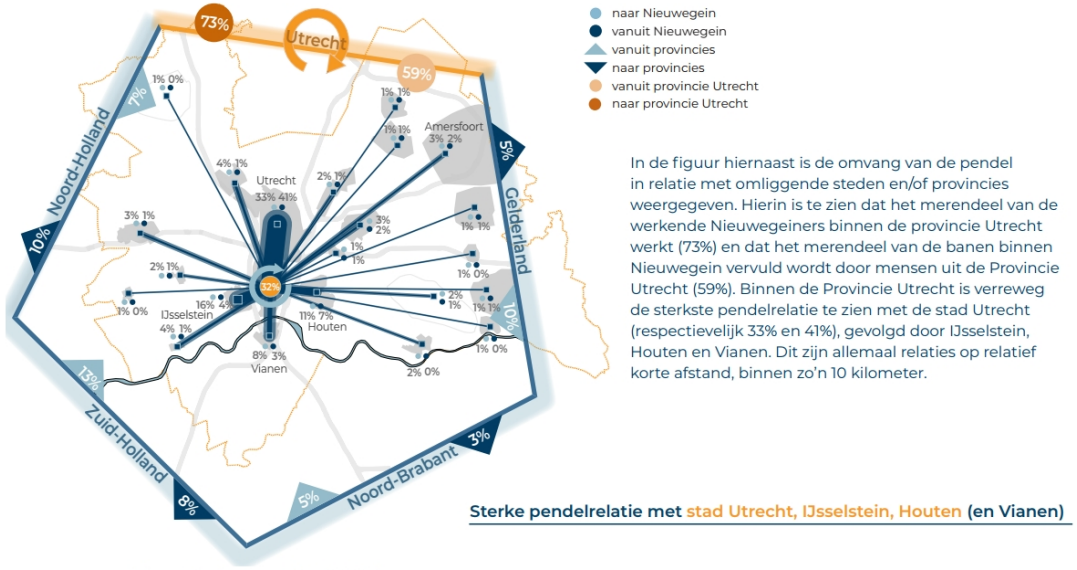








Bijlage bij inspraakreactie 139

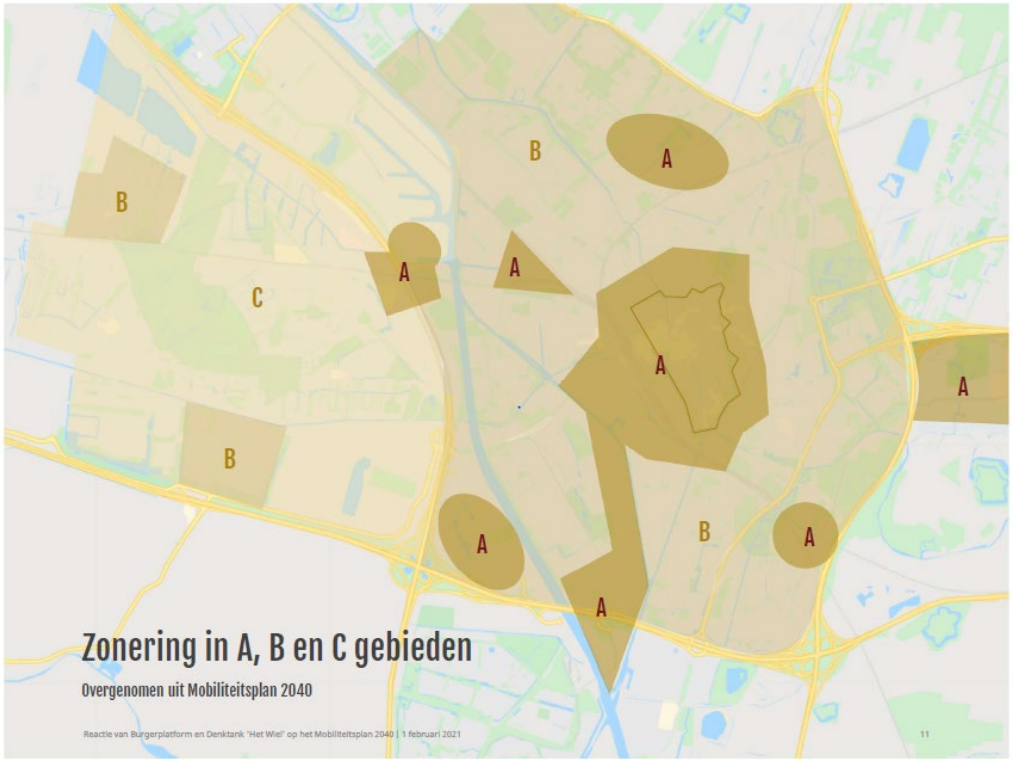


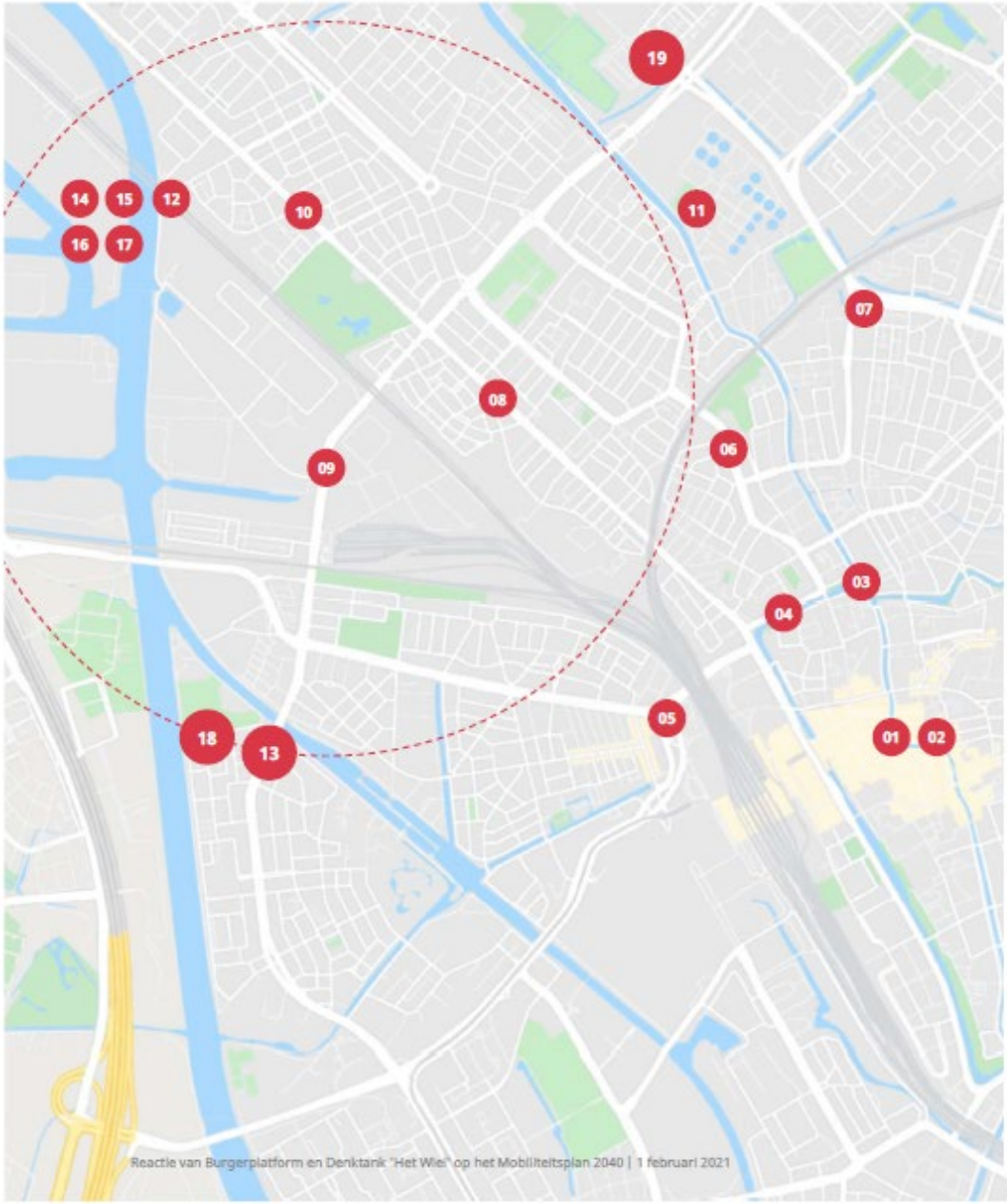
In de figuur hiernaast is de omvang van de pendel in relatie met omliggende steden en/of provincies weergegeven. Hierin is te zien dat het merendeel van de werkende Nieuwegeiners binnen de provincie Utrecht werkt (73%) en dat het merendeel van de banen binnen Nieuwegein vervuld wordt door mensen uit de Provincie Utrecht (59%). Binnen de Provincie Utrecht is verreweg de sterkste pendelrelatie te zien met de stad Utrecht (respectievelijk 33% en 41%), gevolgd door IJsselstein, Houten en Vianen. Dit zijn allemaal relaties op relatief korte afstand, binnen zo'n 10 kilometer.

Sterke pendelrelatie met stad Utrecht, IJsselstein, Houten (en Vianen)

Figuur 5: Regionale pendel (CBS. 2019)

Bijlagen bij inspraakreactie 170





01 | Parkeren in het centrum bij parkeergarages Wijk C + deelgebruik (buurt) bewoners P-garages HC, Vredenburg, Graadt v Roggenweg, Jaarbeursplein. Voor auto en fiets.

02 | Centrum inrichten als woonerf (15 km/u)

03 | Noordelijk Poortgebied ontwikkelen

04 | Doorgaand verkeer weren rond Pijlsweerd. Varianten zoals knips, afslagverboden en/of inrichten fietsstraten tbv route om de Noord afwegen.

05 | Westplein eo: doorgaande auto's en fietsers buitenom + spreiding fietsroutes (ook Graadt v Roggenweg) en afslagen naar Jaarbeursplein/CS > gelijkvloerse kruising

06 | Inrichten Oudenoord-Burg. v. Tuylkade als spaak voor NW (2x1)

07 | Fietstunnel Salvador Allendeplein t.b.v. fietsspaak naar Noord.

08 | Opwaarderen kwaliteit ASW als lokale winkelstraat en inrichting in lijn met integrale visie Het Wiel

09 | Versmallen Cartesiusweg naar standaard verbindingsweg (2x1)

10 | Knip op ASW bij Elinkwijk/winkelstraat samenvoegen 08

11 | Fietsroute in het verlengde Zwanenvechtlaan naar Overvecht.

12 | Opwaarderen fietsroute naar Lage Weide naast Demkaspoorbrug inclusief aanvoerende fietsroutes rondom

13 | Onderzoeken van alle varianten om autoverkeer uit Noordwest beter af te wikkelen naar de A2, inclusief knips, verbeteren tunneldosering A2, of een tunnel onder Amsterdamrijnkanaal. Zie bijlage 3.

14 | Parkeren op afstand

15 | Station op Lage Weide

16 | Haventong Isotopenweg als zakelijk/commercieel centrum. Haventong Mesonweg en Protonweg inrichten als hoogbouw havenwoongebied

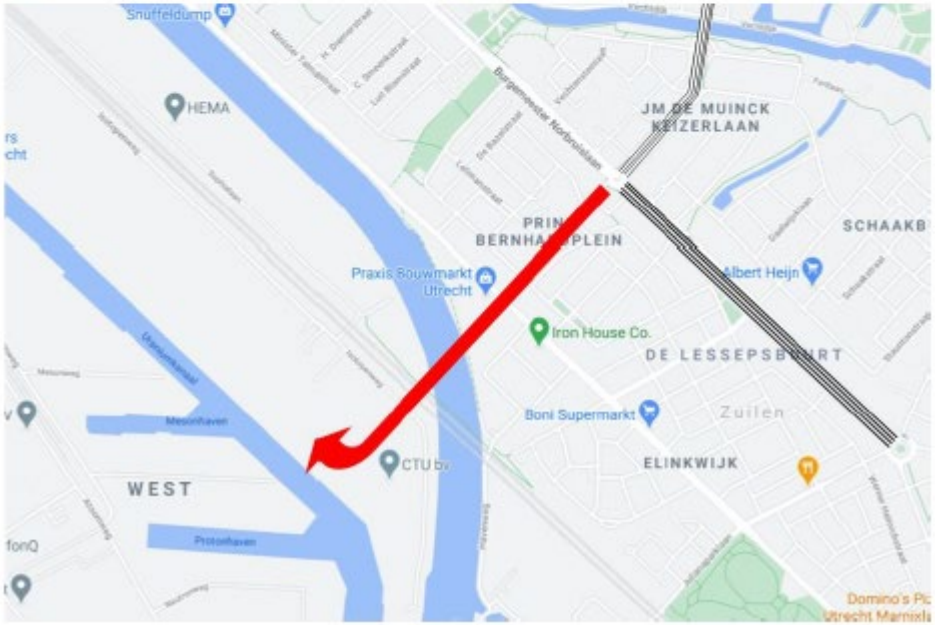
17 | Concentreren industrie op Lage Weide en herontwikkelen Industriehaven als woon & werkgebied

18 | Doortrekken OV-Wiel van Leidsche Rijn Centrum via Station Lage Weide, Franciscusdreef naar Station Overvecht.

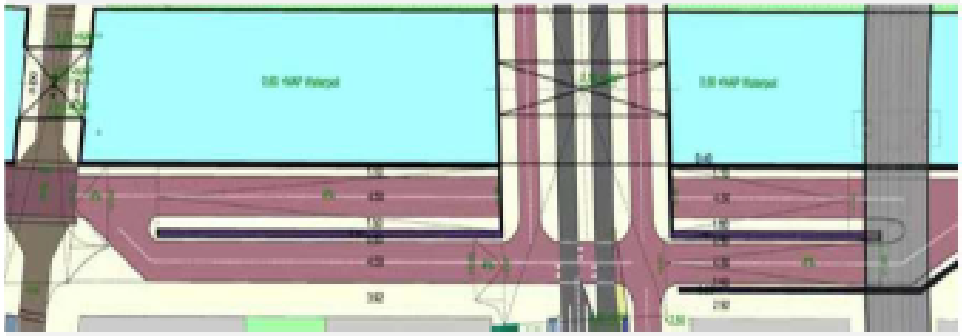
19 | Wegversmallingen maken in Overvecht in het kader van inrichten 30km/u zone.


N230
N404
Planetenbaan
KondorWessels Projecten
Oud Zuilen
Overvecht-Noord
OVERVEC
De Wetering-Noord
De Wetering
De Wetering-Zuid
Zuilen
ONDIEP
St. Antonius Ziekenhuis Utrecht


Fietsroutes "buitenom" = om noord en om zuid + spreiding fietsroutes naar Utrecht CS


Snuffeldump
HEMA
JM DE MUINCK KEIZERLAAN
SCHAAKB
Praxis Bouwmarkt Utrecht
Albert Heijn
Iron House Co.
DE LESSEPSBUURT
Boni Supermarkt
Zuilen
ELINKWIJK
WEST
CTU Bv

Oplossing ongelijkvloerse kruising niet overtuigend



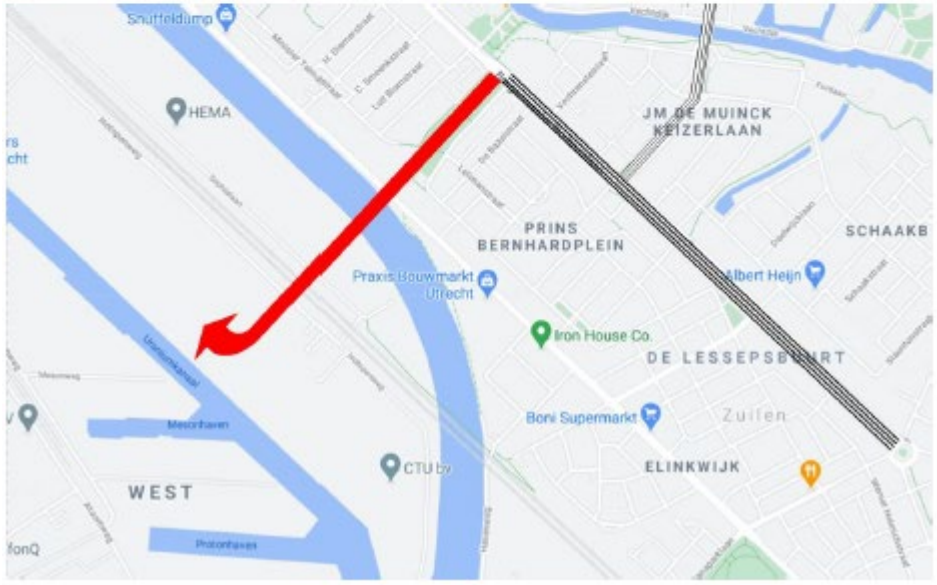
1. *Invoegen van hoog & laag fietsverkeer in 2 richtingen geeft gedoe en maakt bovendien de kruising Damstraat / Leidseweg onveilig*

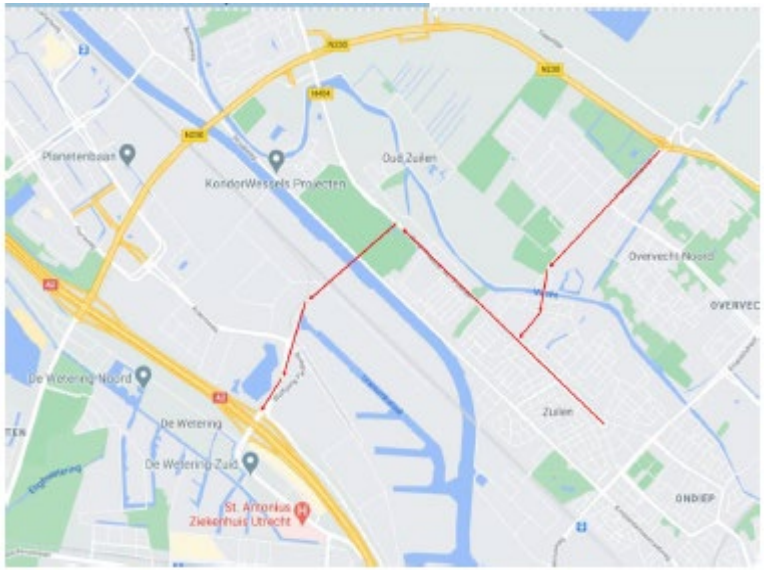
2. *Uit simulaties komt wat je erin stopt; wat **niet** goed is bekeken:*
   - *spreiding routes > óók Graadt v Roggenweg - Croeselaan*
   - *(m)eerdere afslagen vanaf Leidseweg > Graadt v Roggenweg;*
   - *opties: bij Sowetobrug / Muntkade, Koningsbergerst., Damstr.*
   - *effecten van minder auto's*
   - *spits-spreiden en meer thuiswerken*

3. *Opmerkelijk: overal 2-richtingen fietspaden aan 2 zijden van de weg behalve op het drukste stuk naar Jaarbeursplein / CS?!*

4. *Teveel fietsers naar centrum geeft problemen in Sijpesteijntunnel en verder*

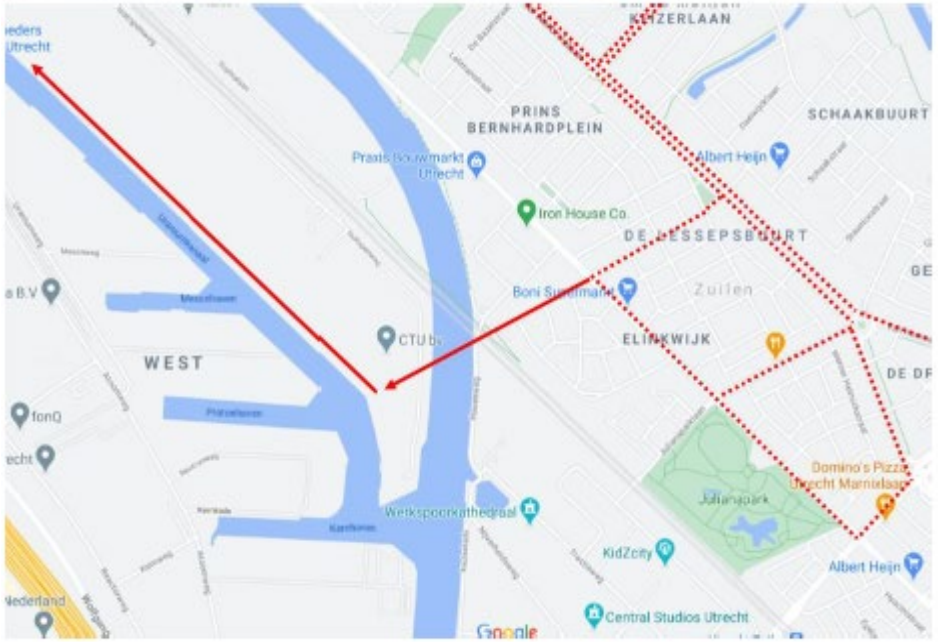




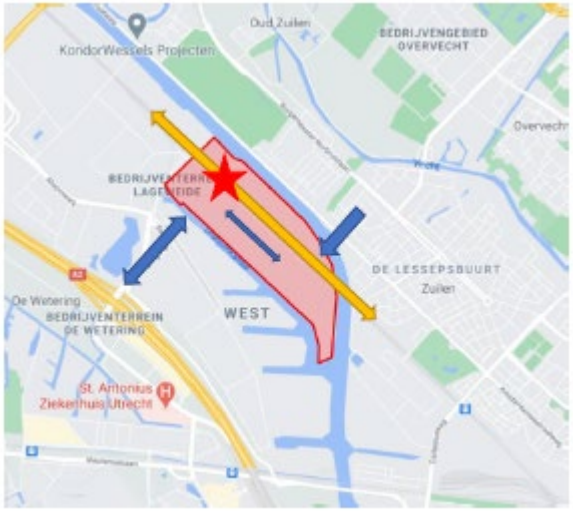

Planetenbaan
KondorWessels Projecten
Oud Zuilen
Overvecht Noord
De Wetering-Noord
De Wetering
De Wetering-Zuid
St. Antonius Ziekenhuis Utrecht
Zuilen
ONDIEP


Planetenbaan
KondorWessels Projecten
Oud Zuilen
Overvecht Noord
De Wetering-Noord
De Wetering
De Wetering-Zuid
St. Antonius Ziekenhuis Utrecht
Zuilen
ONDIEP


OP BUUREN
Oud Zuilen
Sportpark Overvecht Noord
KondorWessels Projecten
Voetbal Vereniging Maarssen
ZUILEN-NOORD
ELINKWIJK
BEDRIJVENTERREIN LAGEWEIDE
HEMA
PRINS BERNHARDPLEIN


KEIZERLAAN
PRINS BERNHARDPLEIN
SCHAAKBUURT
Albert Heijn
Iron House Co.
Boni Supermarkt
Zuilen
ELINKWIJK
WEST
CTU b.v.
fonQ
Domino's Pizza Utrecht Marnixlaan
Julianapark
Werkspoorkathedraal
KidZcity
Albert Heijn
Central Studios Utrecht
Google

	Rotonde Franciscusdreef	Heukelompark	Honden- en volleybalclub	Lessepstraat
Kosten tunnel	-/-	+/-	+	++
Uitkopen bedrijven	-	-	+	-/-
Maatvoering aanvoerroutes	+	+	+	-
Aanjager van gebiedsontwikkeling	+	+	-	+



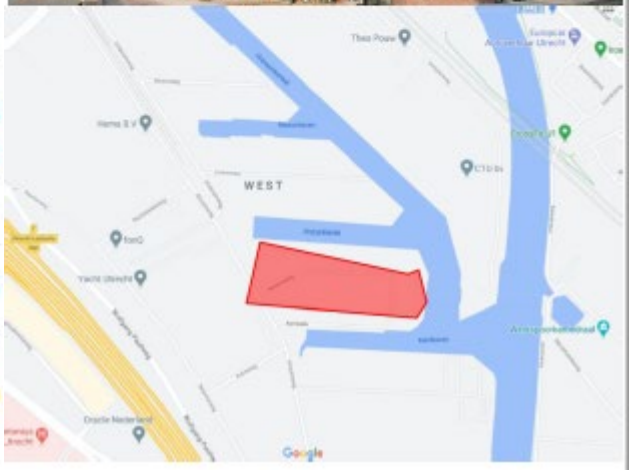









ZUIDEN-NOORD
ELINKWIJK
De Parel van Zuilen
JM DE MUINCK KEIZERLAAN
BEDRIJVENTERREIN LAGEWEIDE
PRINS BERNHARDPLEIN
Albert Heijn
Irish House Co
DE LESSEPSBUR
Zuilen
ELINKWIJK
WEST
Google


WEST
Google








= Plangebied Lageweide
= Zuidas



Tabel 3.1 Aantal duizend m² bvo in de flanken (3 steekjaren)

	2011	2020	2027
Voorzieningen	861	969	995
Kantoren	728	998	1.095
Wonen	125	395	605
Totaal	**1.714**	**2.362**	**2.695**

Bijlage bij inspraakreactie 171

Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu
15	Toepassing Regenboog zebrapad	**Opmerking;** Een regenboogzebra heeft geen wettelijke status en kan tussen verkeersdeelnemers verwarring scheppen. Voor onze achterban moet een zebrapad goed zichtbaar zijn. De kleurstelling die bij de regenboogzebra op Vredenburg is toegepast, is niet of nauwelijks zichtbaar en daardoor zeer verwarrend. Wanneer kleuren worden gekozen moeten deze voldoende contrast hebben met de achtergrond (minimaal 60 punten op het ACC-systeem van Sikkens/Akso Nobel).
32	3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan 1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid, toegankelijkheid en betere leefbaarheid 3. Meer ruimte voor de voetganger	Voorstel om de doelen in een andere volgorde te plaatsen. Meer ruimte voor de voetganger heeft niet te maken met toegankelijkheid en oversteekbaarheid. Bij de nieuwe bestratingen is er op de trottoirs alleen meer ruimte voor de voetganger wanneer er geen geparkeerde auto's op staan. Tegelijk zien we overal obstakels die de vereiste doorgang versperren. Meer ruimte is een kwaliteit maar staat los van de toegankelijkheid. Toegankelijkheid is een keten waar de zwakste schakels maatgevend zijn. **Voorstel om de volgorde te wijzigen;** 1. Meer verblijfskwaliteit en betere leefbaarheid met meer ruimte voor de voetganger. 3. Betere toegankelijkheid en doorgankelijkheid van voetpaden en een betere oversteekbaarheid van fietspaden en rijbanen.

36	Pag 36 Wiel met spaken	Veel buslijnen hebben een begin en een eindhalte. Dit maakt dat veel reizigers via Utrecht CS reizen. Lijn 3 rijdt bestaat uit een combinatie van 2 oude lijnen (naar Zuilen en naar Overvecht). Een cirkel die 2 wijken verbindt zodat veel reizigers ook omgekeerd kunnen reizen en het onoverzichtelijke Utrecht CS niet hoeven te passeren. **Advies;** Koppel de spaken en koppen daarmee meerdere lijnen en verbind op deze wijze meerdere wijken.

Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu
38	In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder ……. zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn.	Het verminderen verkeerslichten wordt beargumenteerd vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling van auto's en fietsers. Verkeerslichten maken dat 'kwetsbare 'voetgangers veilig kunnen oversteken. Deze laatste groep verliest een gereguleerde veilige oversteek. Neem ook het belang van veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers op. **Aanvullen met;** 'en veilig'
		Aanvullen met; Graag ook een foto toevoegen van overstekende kwetsbare voetgangers bij voorkeur kleine kinderen leeftijd 5/6/7/8 jaar
41	Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze alternatieven voor de auto op orde zijn en moet de toegankelijkheid voor iedereen …. tot het mobiliteitssysteem geborgd zijn.	**Aanvullen met;** 'ook voor ouderen en mensen met beperkingen'.
41	Om hen te verleiden om tijdens hun reis over te stappen van de auto op bijvoorbeeld de fiets, het OV of een vorm van deelmobiliteit moet deze multimodale reis minimaal net zo aantrekkelijk zijn als de autoreis naar de eindbestemming. Daarvoor moeten alle onderdelen van deze multimodale reis op orde zijn	**Opmerking;** Verleiden heeft maar deels te maken dat alle onderdelen voor een reis op orde zijn. Verleiden heeft ook met kwaliteit en comfort te maken. **Aanvullen met;** Bij ontwikkelingen streven wij naar een hoge kwaliteit en comfort die verder gaat dan de standaard richtlijnen die dikwijls de grens van het toelaatbare aangeven.

42	Slim parkeren (hoofdstuk 7) …. Ook omdat we gaan werken aan een regionaal netwerk voor P+R, waarin we aantrekkelijke P+R-locaties op plekken aan de stadsrand en in de regio voor verschillende doelgroepen willen realiseren……	P&R sciencepark heeft meerdere algemene gehandicapten parkeerplaatsen (AGP), maar liften naar de uitgang zijn vanaf deze AGP's onbereikbaar voor rolstoelen rollatorgebruikers door hoge drempels voor de liften ook de betaalautomaten zo vormgeven dat automobilisten vanuit hun rolstoel de apparatuur niet kunnen bedienen. De ontwerpcultuur is van oudsher conservatief, men past aan in plaats dat men inclusief denkt. Het is belangrijk dat 'Design for all' als kader in dit Mobiliteitsplan wordt benoemd. Daarmee voorkomt men 'on' toegankelijkheid en extra kosten voor dure aanpassingen. **Aanvullen met;** De P+R-locaties en alle voorzieningen op deze locaties zullen voldoen aan 'Design for all' en voor iedereen bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn.
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu
42	Slim sturen (hoofdstuk 8 Tegelijkertijd zetten we verkeersmanagement in om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en de overlast van autoverkeer te beperken. Gebiedsontwikkeling vindt zoveel mogelijk autoluw plaats. Er is in en rondom het centrum geen ruimte voor autoverkeer dat hier geen bestemming heeft, ook om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen.	**Extra aandacht nodig voor;** Mensen die op locaties moeten zijn waar de gemeente met behulp van slim sturen juist andere niet wil hebben, moeten niet de dupe worden van slim sturen. Denk aan dementerendeouderen die met doelgroepenvervoer naar een dagbesteding in een andere wijk worden vervoerden individuele gehandicapten met een eigen auto.Zij mogen niet gedupeerd worden door een groot aantal obstakels in de vorm van doceerlichten.
43	Samen met de U10, de provincie en de ministeries I&W, BZK en EZK werken we in het programma U Ned aan een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.	**Extra aandacht nodig voor;** De rijksoverheid heeft het voor gehandicapten vastgesteld, maar de ontwerpcultuur is bijzonder conservatief en werkt op basis van achteraf inpassen. **Aanvullen met;** De gemeente Utrecht draagt zorg voor de toepassing van het VN-verdrag, zodat de samenhang van plannen niet op voorhand mensen met beperkingen, ouderen, kinderen enz buitensluit.

50	De gemeente ziet een goede bereikbaarheid als een gedeelde verantwoordelijkheid van alle partijen: ontwikkelaars, gemeente en huidige en toekomstige gebruikers. Het realiseren van mobiliteitsvoorzieningen en -services ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling is dus geen taak van alleen de gemeente, maar ook van de initiatiefnemers van een ontwikkeling Dit wordt als uitgangspunt opgenomen in gebiedsvisies en omgevingsvisies.	Landelijk is vastgesteld dat het OV toegankelijk moet zijn voor iedereen. Als nieuwe er nieuwe mobiliteitsvoorzieningen worden gecreëerd als alternatief voor het bestaande OV dan dienen deze toegankelijk te zijn voor iedereen. Het mag niet zo zijn dat een deel van de reizigers op voorhand wordt buitengesloten. **Aanvullen met;** Uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen zal het VN-verdrag zijn.	
51	• De openbare ruimte is goed toegankelijk, ookvoor mindervaliden.	Tekst 'mindervalide' kan niet ! **Tekst vervangen door;** Mensen met beperkingen	
	• De openbare ruimte is goed toegankelijk, ookvoor mindervaliden.	'Openbare ruimte is goed toegankelijk' is te abstract geformuleerd. Het gaat erom dat mensen niet worden buitengesloten en deel kunnen nemen aan het openbare leven. Ommetjes, spelen, genieten van omgeving spelen daarin een belangrijke rol en moeten zelfs 'vanzelfsprekend' toegankelijk zijn. In een groot aantal parken in Utrecht zijn geen ommetjes mogelijk door ontoegankelijke paden. **Tekst vervangen door;** De openbare ruimte is goed bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar voor mensen met beperkingen'	

Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
	• Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m ……. voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.	Helemaal eens met deze tekst, deze tekst is richting gevend. Verbindingen moeten voor de voetgangers en fietsers logisch zijn. Denk bijvoorbeeld aan een gangetje/voetpad tussen twee rijen eengezinswoningen naar een basisschool of een logische oversteek bij een winkelcentrum. Ik heb diverse voorbeelden waar de ontwerpers deze logische routes bewust en onbewust over het hoofd hebben gezien. Oversteken die een paar jaar later door aanvragen van bewoners alsnog zijn aangebracht. **Aanvullen met;** 'logische'	
	• Voordeuren van woningen voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.	Voorzieningen is een wat onduidelijk begrip. **Vervangen door;** winkels, horeca en overige	
	• Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers-en fietsontsluiting.	Helemaal eens met deze tekst. In de nieuwe wijken kunnen bijna alle gebouwen op deze manier worden ontsloten. In wijken die voor 1950 zijn gebouwd is dat lastiger. In het centrum kan slechts een beperkt aantal gebouwen door opstraten worden ontsloten. De verschillende toegangen verschillen zo sterk in hoogte dat de kans bestaat dat er overal verschillende en lelijke oplossingen komen. Wij zouden voor het monumentale centrum graag een standaard oplossing zien. Denk aan natuurstenen oploopdorpels in verschillende maten. In andere steden zijn fraaie oplossingen. **Aanvullen met;** Voor de binnenstad zoekt de gemeente naar standaard oplossingen die passen in het monumentale karakter van de stad.	

52	Openbaar vervoer • Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan ophaltes van het openbaar vervoer met een omloopfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur. De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het ontwikkel gebied door heldere loop- en zichtlijnen.	Ook graag een inzet op toegankelijk maken (op verzoek van individuen) van looproutes naar OV haltes (mede om het gebruik van de regiotaxi te ontlasten). **Aanvullen met;** In overleg en op verzoek van bewoners zal de gemeente zich inzetten om knelpunten in looproutes naar OV haltes te slechten.	
	• OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alledoelgroepen	Graag de doelgroepen meer specificeren. Het OV richt zich nu op rolstoelgebruikers en mensen met een visuele beperking. Er is weinig of geen aandacht voor passagiers met een rollator, korte en lange mensen en andere doelgroepen. Met name bij de concessie gevers. **Aanvullen met;** waaronder passagiers met een rollator, korte en lange mensen en andere doelgroepen	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
	• De (OV- of. weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.	De oplossingen voor mensen met beperkingen in het OV, die door de concessiegever en houder voor mensen met beperkingen worden aangebracht, zijn vrijwel nooit gebaseerd op het verkorten van de halteringstijd. Daardoor wordt bij vrijwel alle oplossingen de doorstroming zeer negatief beïnvloed. Wij zouden graag zien dat er iets over het functioneren van oplossingen in dit document staat, zodat er niet alleen over goedkope aanpassingen wordt nagedacht, maar dat er over slimme oplossingen wordt nagedacht. **Aanvullen met;** Om stremmingen door onhandige inrichting te voorkomen zal ‘Design for all’ een belangrijke rol spelen.	
52	Parkeren en mobiliteitsmanagement • Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).	**Opmerking;** Op dit moment ontbreekt in MaaS informatie voor mensen met beperkingen. **Aanvullen met;** Alle informatiekanalen waar de gemeente Utrecht bij betrokken is, zoals MaaS informatie voldoen aan het Uitvoeringsprogramma ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk’ .	

59	Deelmobiliteit …. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, …… de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken.	Bij deelmobiliteit moet meer rekening worden gehouden met vergrijzing en mensen met beperkingen. Ouderen wonen langer thuis en zullen steeds vaker gebruik maken van deelmobiliteiten. In het kader van het VN-verdrag gehandicapten en het Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' moet ook bij deelmobiliteit aandacht worden geschonken aan toegankelijkheid. **Aanvullen met;** 'de fysieke toegankelijkheid'	
64	Elke verkeersdeelnemer begint en eindigt zijn reis als voetganger. Daarom moeten alle bestemmingen in de stad goed toegankelijk zijn voor voetgangers, ook voor mensen met een beperking (minder validen, mensen met rolstoelen of kinderwagens, visueel gehandicapten).	'Minder validen' is een foute term ! De opsomming begint met een groepsnaam en in de opsomming volgt nogmaals een groepsnaam. Dit is dubbel en niet correct. **Wijzigen in;** waaronder mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen, mensen met een visuele beperking, enz.	
	Kruispunten moeten goed oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van 50 tot 100 meter.	Voor kwetsbare mensen (licht dementerend, verstandelijke beperking, weinig verkeersinzicht, geen ervaring met het Nederlandse verkeer enz) moeten oversteken ook veilig oversteekbaar zijn. We zien steeds vaker dat verkeerslichten worden verwijderd, dat middeneilanden worden verwijderd enz. Daarmee komt de veiligheid voorkwetsbare voetgangers in het geding. **Aanvullen met;** 'en veilig'	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
	Kruispunten moeten goed oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van ……. 50 tot 100 meter.	Kwa Nederlands kan men lezen dat de minimale maaswijdte 50 m is. Dat is natuurlijk niet het geval. De gemeente streeft naar een maximale maaswijdte. **Aanvullen met;** 'maximaal'	

		Deze foto geeft iets anders weer dan de tekst. Hier staat een fiets fout geparkeerd tegen de gevel en verspert de doorgang. De geparkeerde fietsen langs de weg staan juist. De toeschouwer krijgt hier de indruk dat het om de geparkeerde fiets tegen de gevel gaat. **Wijziging;** Vervang deze foto.	
67	- Solgu “Niet alle wegen hoeven toegankelijk te zijn voor iedereen. Het is van belang dat voetgangers in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige …… en logisch gelegen voetpaden te verplaatsen van A naar B	De tekst ‘bruikbare, veilige en logisch gelegen voetpaden’ komt letterlijk uit ‘Voetpaden voor iedereen’ de richtlijn waar het HOR op gebaseerd is. In 1.4 van deze brochure staat dat al deze voetpaden toegankelijk moeten zijn. Omdat de zin apart als citaat wordt vermeld is deze niet compleet. **Aanvullen met;** ‘toegankelijke’	
	• Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum	Er is een beweging dat supermarkten groot worden en buiten of naast wijken liggen. **Wijzigen in;** ‘ winkelcentra’	
	• Routes rondom verzorgingshuizen	Het gaat niet alleen om verzorgingshuizen. Het gaat om zones met een hoger percentage zorgwoningen, ouderen die thuis wonen, bijzondere woonvormen, gezondheidsvoorzieningen enz. vaak aangeduid met ‘woonservicezones’. Wij zouden graag zien dat dit begrip weer wordt gebruikt. **Wijzigen in;** ‘woonservicezones (denk aan zorgwoningen, ouderen die thuiswonen, bijzondere woonvormen, gezondheidsvoorzieningen enz.)’	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	

	• Groen in de wijk en verbindingen naar parkenen groengebieden (i.s.m. het Meerjaren Groenprogramma)	Het is belangrijk dat voorwaarden op het gebied van toegankelijkheid en bruikbaarheid in richtlijnen en handboeken die ten grondslag liggen aan het Meerjaren Groenprogramma goed zijn opgenomen. Op dit moment staat het beleid voor vergroening haaks op het beleid van meer ruimte voor de voetganger. Boomspiegels worden verbreed, waardoor de doorgang voor voetganger smaller wordt. Vervolgens worden er struikjes gepland die niet of nauwelijks worden onderhouden en vrij snel paden overgroeien en de doorgang blokkeren. Ruimte voor groen is heel zinvol en goed voor de leefbaarheid van wijken, maar aan het groen moeten eisen wordengesteld en groen vraagt regelmatig onderhoud. **Aanvullen met;** In de richtlijnen en handboeken die ten grondslag liggen aan het Meerjaren Groenprogramma zullen criteria voor de toegankelijkheid worden opgenomen conform het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'.	
	Voetgangersvriendelijke routes naar attractiepunten	Attractiepunten is een ongelukkig gekozen term, omdat deze term voor iedereen een andere betekenis kan hebben. Het gaat om voorzieningen met een cultureel maatschappelijke betekenis. **Wijzigen in;** 'voorzieningen met een cultureel of maatschappelijke'	
	Dan gaat het niet alleen om de A-zones, maar ook om stations, winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheids- en sportcentra en parken in de hele stad.	Eerder hebben wij gepleit voor het gebruik van de term 'woonservice zones'. Deze zones omvatten een aantal locaties uit de opsomming. **Wijzigen in;** 'om woonservice zones, OV knooppunten, scholen en parken in de hele stad.'	
	De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij).	De richtlijn 'Voetpaden voor iedereen' hanteert het begrip looproutes. Om spraakverwarring te voorkomen is het beter om deze term te gebruiken. **Wijzigen in;** 'looproutes'	

	De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij). Dit maakt dat inwoners en bezoekers op vanzelfsprekende wijze te voet hunbestemmingen kunnen bereiken.	Deze looproutes dienen een hogere mate van toegankelijkheid te hebben dan de standaard kwaliteit. **Wijzigen in;** Dat wil zeggen dat de voetganger zoveel mogelijk voorrang krijgt op verkeer door middel van doorgaande voetpaden. Hoogteverschillen zoals opritten en drempels worden zoveel mogelijk vermeden.	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
68	Er is dus (evenredig) meer ruimte nodig voor verblijven; dit kan ruimte zijn voor bankjes om rustig te zitten, terrassen, speelruimte, groen en soms ook vrije ruimte om even stil te staan en om je heen te kijken. Deze ruimte voor verblijven is nodig in centrumgebieden (A-zones), zoals de binnenstad en bij winkelcentra, maar ook in de eigen straat of net om de hoek. Op plekken met schaarse ruimte, vooral in de binnenstad en in de vooroorlogse wijken moet deze ruimte gezocht worden door het verkleinen en vergroenen van de ruimte voor verkeer en parkeren.	Uitgangspunt voor verblijfsruimte is dat iedereen er van kan genieten en gebruik van kan maken. **Aanvullen met;** Bij alle ontwerpen is ‘Design for all’ het uitgangspunt.	
68	Ruimte voor recreatief lopen en sporten Confrontatie toekomstbeeld voetganger met de huidige situatie Ter ondersteuning van een gezonde leefwijze is het wenselijk om goede voetgangers-verbindingen te maken vanuit woon- en werkgebieden naar recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten. Ook worden de recreatieve verbindingen langs bijvoorbeeld waterstructuren verbeterd: voetgangersroutes langs en over de Vecht, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en de Leidsche Rijn. Dit vergroot de reikwijdte van voetgangers, zodat mensen optimaal kunnen profiteren van de landschappelijke kwaliteiten in en rond de stad. Hierbij is het logisch om voor wandelroutes aan te sluiten bij de groene structuren in de stad. Daarnaast is het belangrijk om ook in de eigen wijk voldoende ommetjes te hebben …….	In de nieuwe wijken zijn nauwelijks toegankelijke ommetjes, terwijl mensen met beperkingen, ouderen, ouders met kinderwagens volledig afhankelijk zijn van de ommetjes in de wijk. Daarom is het dubbel van belang dat hier de toegankelijkheid van ommetjes wordt genoemd. **Aanvullen met;** ‘ook geschikt voor mensen met beperkingen’	

76	Het aanbieden van nieuwe of verbeterde routes betekent niet automatisch dat fietsers hun routekeuze aanpassen. We zullen fietsers actief op nieuwe mogelijkheden moeten wijzen. Hiervoor gebruiken we campagnes, informatie op straat bij keuzepunten, werkzaamheden benutten om alternatieve routes onder de aandacht te brengen. We passen dit toe bij de herinrichting van de Voorstraat. Randvoorwaarde is dat de alternatieve route ook daadwerkelijk kwalitatief een alternatief is, zowel wat betreft comfort als doorstroming. We realiseren ons dat verschillende fietsers op basis van eigen voorkeuren uiteindelijk een keuze voor de route maken. Dit kan per fietser zelfs per moment verschillen, afhankelijk van het weer, motief, haast, beleving van reistijd, of andere redenen.	In een plan tot 2040 neem ik aan dat hier 'Zoals bijvoorbeeld de Voorstraat' moet staan **Wijzigen in;** 'Zoals bijvoorbeeld de Voorstraat'	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
78	Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie….. De opgaven zijn als volgt samen te vatten: • ……..	In de opsomming ontbreekt dat elk knooppunt ook bereikbare, toegankelijke en bruikbare fietsstallingen heeft voor mensen met beperkingen (gelijkvloers of met lift bereikbaar). Daaronder vallen gewone fietsen, bijzondere fietsen (driewielers, tandems, bakkinderfietsen enz), maar ook handbikes en ouderen met elektrische fietsen. Het OV dient vanaf alle toegangen en parkeerplaatsen gelijkvloers of met liften bereikbaar te zijn **Aanvullen met;** Elk knooppunt wordt voorzien van fietsstallingen die ook bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn voor mensen met beperkingen.	
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.	Comfortabel voor alle gebruikers! **Aanvullen met;** Op alle OV-knooppunten zal het principe 'Design for all' van toepassing zijn.	

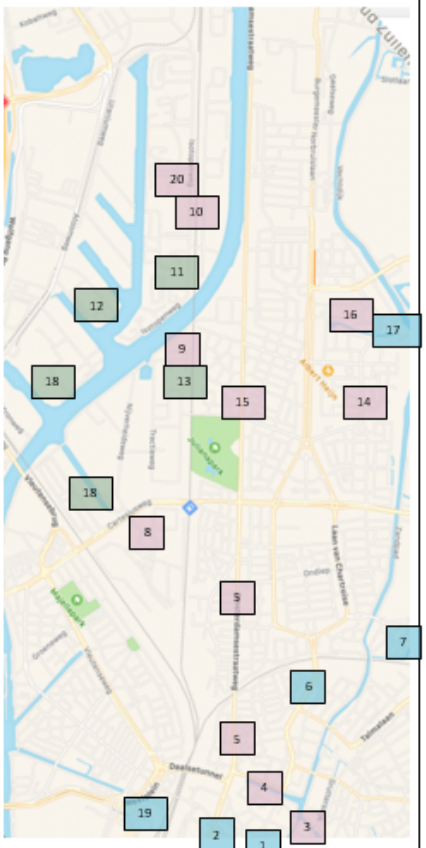
92	Vervoer voor iedereen We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij. Hiervoor moeten mensen zich kunnen verplaatsen en bij voorkeur zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat al het openbaar vervoer toegankelijk is ….. (eenvoudig te begrijpen, fysiek en mentaal).	Helemaal eens met deze tekst. Door het strekken van lijnen, door bezuinigingen en ook door nieuwe behoeften ontstaan nieuwe initiatieven als aanvulling of vervanging van het OV. De overheid heeft vastgesteld dat het OV toegankelijk moet zijn. Initiatieven voor nieuwe vervoersvormen die de gaten vullen waar het OV weg valt of die het OV niet kan vervullen, dienen voor iedereen geschikt te zijn. Dit geldt zeker voor projecten waar de gemeente een rol in speelt. **Aanvullen met;** 'Ook alternatieve vormen van OV zoals buurtbussen en nieuwe vervoersinitiatieven.'	
94	Tekst in afbeelding piramide regiotaxi (OV) ….. , buurtbus, U-flex, deelauto's, deelfietsen	In de afbeelding van de piramide wordt de regiotaxi (OV) als mogelijke oplossing genoemd voor 'Aanvullend vervoer deelmobiliteit'. De provincie is deze mogelijkheid nu aan het afbouwen. **Aanvullen met;** '?'	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
	De verschillende onderdelen van het vervoeraanbod ontwerpen we zodanig dat er een samenhangend systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Dat kan ook betekenen dat we nieuwe diensten inzetten om meerdere treden van de piramide te bedienen.	In de afbeelding wordt enkele keren de regiotaxi als oplossing voor mensen met beperkingen genoemd. De regiotaxi is waarschijnlijk geen oplossing voor het zelfstandig reizen. Daarnaast willen wij zoveel mogelijk mensen met beperkingen verleiden om in plaats van de regiotaxi, gebruik te maken van de reguliere vervoersvoorzieningen. Dan moeten alle andere vormen van vervoer een hoge mate van toegankelijkheid en comfort hebben. Denk aan taxi's deelauto's buurtbussen en zelfs deelfietsen. Voor het mobiliteitsplan 2040 zou dit de visie moeten zijn. De regiotaxi kan gezien worden als een sluitstuk. Wij begrijpen niet dat zelf de provincie bij het flex-vervoer ontoegankelijk materieel inzet en verwijst naar de Regiotaxi. **Aanvullen met;** Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.	

95	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 inclusieviteit en naar een stad waar meerdere gewone taxi's rijden die toevallig ook geschikt zijn voor rolstoelgebruikers, zoals in London. Daarmee tackelen we ook een deel van de kostbare Regiotaxi…. **Aanvullen met;** De gemeente Utrecht streeft naar een inclusieve stad, waar onder andere taxi's rijden die toevallig ook geschikt zijn voor rolstoelgebruikers, zoals in London.	
101	• Goed '….' oversteekbaar voor alle verkeersdeelnemers	(zie ook 64) Bij de oversteekbaarheid voor kwetsbare mensen (licht dementerend, verstandelijke beperking, weinig verkeersinzicht, geen ervaring met het Nederlandse verkeer enz) moeten oversteken ook veilig oversteekbaar zijn. We zien steeds vaker dat verkeerslichten worden verwijderd, dat middeneilanden worden verwijderd enz. Daarmee komt de veiligheid voorkwetsbare voetgangers in het geding. **Aanvullen met;** 'en veilig'	
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu	
104	Utrecht creëert een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte en ondersteunt particulieren in het realiseren van oplaadvoorzieningen op eigen terrein.	In de toekomst zullen alle of vrijwel alle automobilisten met gehandicaptenparkeerkaarten en aangepaste auto's afhankelijk zijn van deze laadpalen. Omdat er sprake is van een algemene voorziening en alle gebruikers afhankelijk zijn van toevallig beschikbare laadpalen, moeten dus ook alle laadpalen toegankelijk zijn. Mensen met beperkingen mogen niet worden buitengesloten van elektrisch rijden. **Aanvullen met;** Alle openbare laadplekken dienen voor iedere personenauto elk personenbusjes bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar te zijn. Alle parkeerplaatsen met laadpaal zullen geschikt worden gemaakt voor rolstoelgebruikers.	

107	Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstappunten te realiseren.	Het kan niet vaak genoeg in dit plan worden genoemd dat we zoveel mogelijk mensen willen verleiden om van deze systemen gebruik te maken. Met de nadruk op 'iedereen'! **Aanvullen met;** Bij deze multimodale reis zorgen wij dat de verschillende vervoersystemen een hoge mate van toegankelijkheid en comfort hebben voor iedereen.
110	Het vormgeven van P+R locaties ……Daarom is het van belang om de overstap zo comfortabel ……. mogelijk te laten zijn en ommet voorzieningen de overstap te compenseren.	Bij de vormgeving geldt dat heel veel wensen vooraf zonder extra kosten kunnen worden gehonoreerd en dat aanpassingen achteraf zeer kostbaar zijn. Daarom ook hier weer graag het aspect toegankelijkheid invoegen. Deze aandacht voor dit onderwerp in dit document voorkomt hoge koste achteraf. **Aanvullen met;** 'en toegankelijk'
120		Heel mooi om het groen en de bomen niet in de smalle strook voor voetgangers aan te brengen. Maar in deze situatie wordt de voetgangerszone ook belemmert door lantaarnpalen en andere voorzieningen (zoals op pag 64). Dan moeten bestaande zaken, zoals de lantaarnpalen in deze foto, eerst worden opgelost. **Foto aanpassen of vervangen;**
Pag	Orginele tekst	Voorstel Solgu
125	Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om …… over te steken en niet zozeer in voorrang. Voor voetgangers betekent dit dat ze niet te lang hoeven te wachten voor een rood licht of een ongeregelde oversteek.	(zie ook 64 & 101) Bij de oversteekbaarheid voor kwetsbare mensen (licht dementerend, verstandelijke beperking, weinig verkeersinzicht, geen ervaring met het Nederlandse verkeer enz) moeten oversteken ook veilig oversteekbaar zijn. We zien steeds vaker dat verkeerslichten worden verwijderd, dat middeneilanden worden verwijderd enz. Daarmee komt de veiligheid voorkwetsbare voetgangers in het geding. **Aanvullen met;** 'en veilig'

126	• We kiezen ervoor om de auto een lagere prioriteit te geven, omdat de auto veel ruimte inneemt en hinder veroorzaakt. Omdat de auto een snel en comfortabel vervoermiddel is, vinden we langer wachten bij verkeerslichten minder erg. Wel is het van belang dat voorkeursroutes, zoals de stedelijke verbindingswegen richting de snelweg, qua rijtijden sneller zijn dan ongewenste routes door de wijken. Voor efficiënt en schoon goederenvervoer is maatwerk nodig.	(zie ook 42) Voor doelgroepen vervoer is een snelle doorstroming van groot belang, ook omdat het anders onbetaalbaar wordt. **Vraag;** Mag en kan het doelgroepen vervoer net als de nood- en hulpdiensten gebruik maken van OV-routes ?
		(zie ook 42) Ook individuele reizigers die door hun handicap afhankelijk zijn van de auto mogen niet de dupe worden van een beperkte doorstroming. **Opmerking;** Graag blijvende aandacht voor dit lastige probleem.
173	Mobiliteit voor iedereen (n) Door middel van onderzoek bij doelgroepen kunnen we in beeld brengen of en hoe zij gebruik kunnen maken van de verschillende vervoerwijzen en of dit voorziet in hun behoefte. Aspecten als toegankelijkheid van haltes, rolstoelvriendelijke routes, beschikbaarheid van reisinformatie kan geïnventariseerd worden.	Bij veel haltes is de toegankelijkheid niet compleet. Er ontbreken belangrijke elementen zoals geleide lijnen die op de looproute aansluiten, geleidelijn naar de dynamische reisinformatie, opritten voor rolstoelen waardoor deze haltes niet bruikbaar zijn, maar wel als toegankelijk geboekt staan ! **Opmerking;** Reisinformatie moet correct zijn.

Bijlage bij inspraaknummer 176



Fase 1: Korte termijn | prioriteren

Fase 2: 5-10 jaar | ontwerpen

Fase 3: Langere termijn | verkennen

01 | Parkeren in het centrum bij parkeergarages Wijk C

02 | Centrum inrichten als woonerf (15 km/u)

03 | Noordelijk Poortgebied ontwikkelen

04 | Knip rond Paardenveld voor autoverkeer. Fietsstraat op de Weerdsingel WZ-St-Jacobsstraat

05 | Fietsstraat + winkelstraat zuidelijke ASW.

06 | Inrichten Oudenoord-Burg. v. Tuylkade als spaak voor NW (2x1)

07 | Fietstunnel Salvador Allendeplein t.b.v. fietsspaak naar Noord.

08 | Versmallen Cartesiusweg naar standaard verbindingsweg (2x1)

09 | Auto/fietstunnel onder Amsterdamrijnkanaal in verlengde DE Lessepsstraat

10 | Station op Lage Weide

11 | Haventong Isotopenweg als zakelijk/commercieel centrum

12 | Haventong Mesonweg en Protonweg inrichten als hoogbouw havenwoongebied

13 | Fietsbrug voor snelfietsers naast Demkaspoorbrug

14 | Fietsroute in het verlengde Zwanenvechtlaan naar Overvecht.

15 | Knip op ASW bij Elinkwijk/winkelstraat

16 | Doortrekken OV-Wiel van LRC via Station Lage Weide, Franciscusdreef naar Station Overvecht.

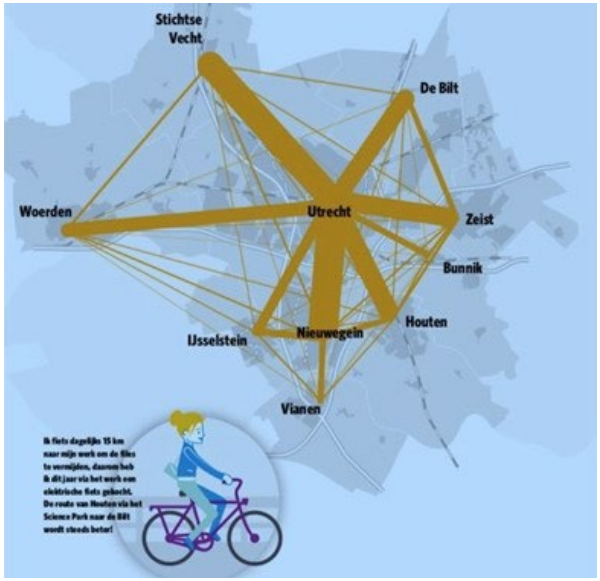
17 | Wegversmallingen maken in Overvecht in het kader van inrichten 30km/u zone.

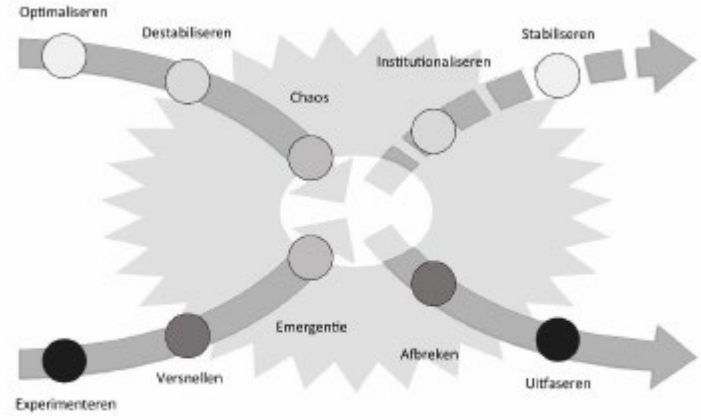
18 | Concentreren industrie op Lage Weide en herontwikkelen Industriehaven als woon & werkgebied

19 | Gelijkvloerse kruising fiets en auto op het Lombokplein

20 | Parkeren op afstand

Bijlage bij inspraakreactie 182

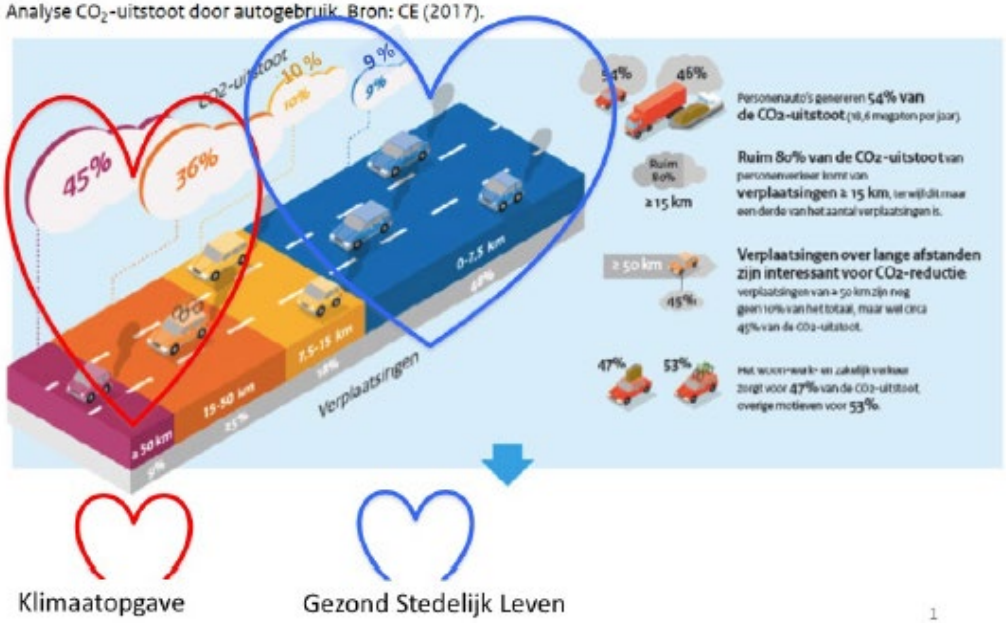




Figuur 1: Duiding staat van transitie op de x-curve

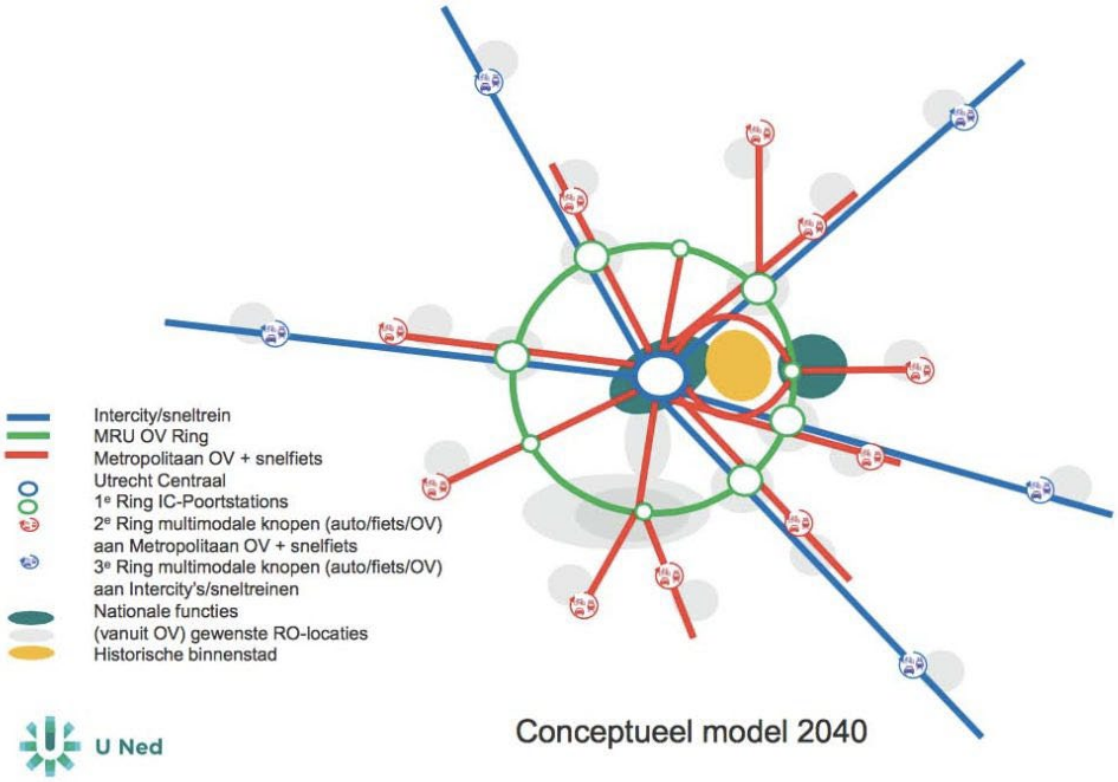
(E)-Fiets & Lightrail: twee kanshebbers voor meer duurzame mobiliteit

Analyse CO_2-uitstoot door autogebruik. Bron: CE (2017).



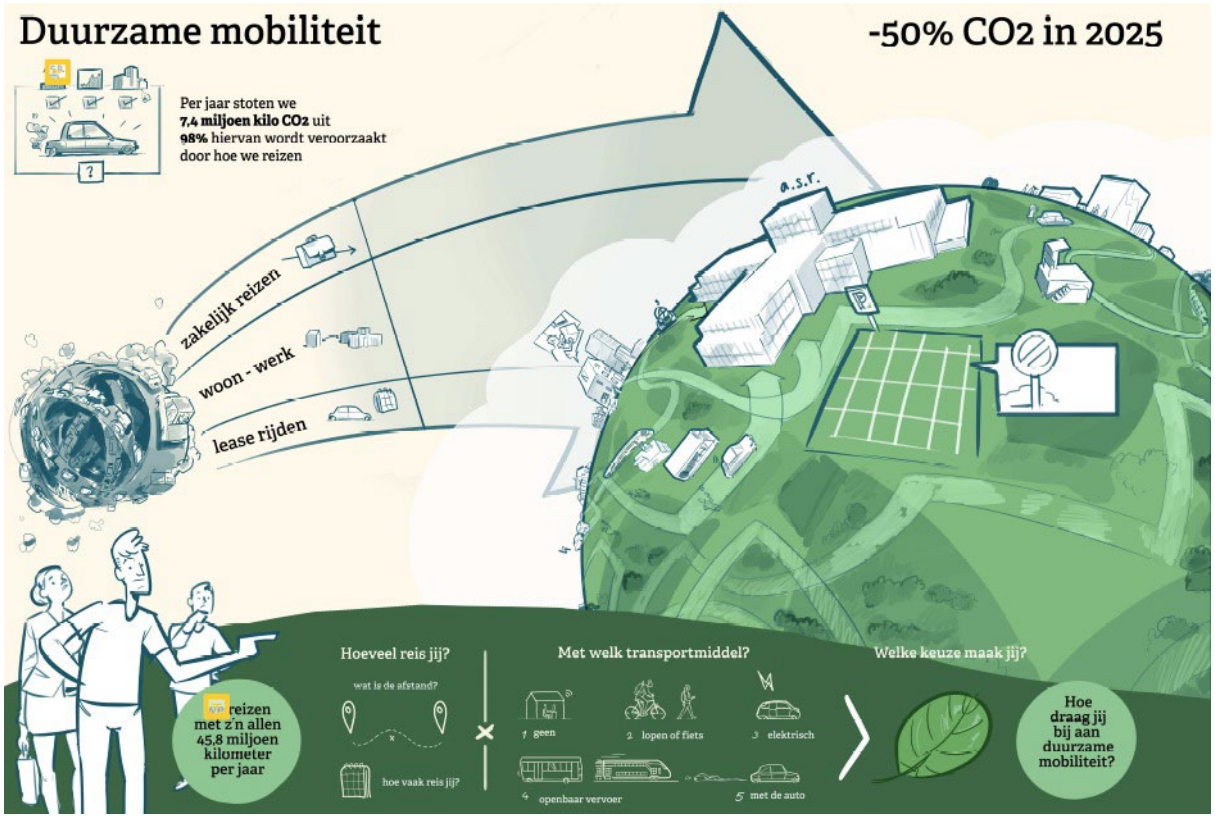
Klimaatopgave

Gezond Stedelijk Leven

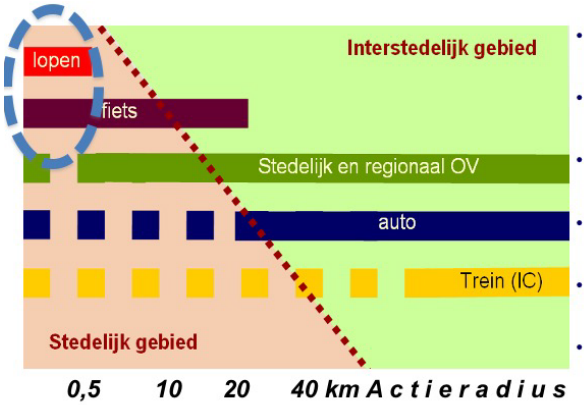


U Ned

Conceptueel model 2040


Duurzame mobiliteit
-50% CO2 in 2025
Per jaar stoten we
7,4 miljoen kilo CO2 uit
98% hiervan wordt veroorzaakt
door hoe we reizen
zakelijk reizen
woon - werk
lease rijden
a.s.r.
Hoeveel reis jij?
wat is de afstand?
hoe vaak reis jij?
Met welk transportmiddel?
1 geen
2 lopen of fiets
3 elektrisch
4 openbaar vervoer
5 met de auto
Welke keuze maak jij?
reizen met z'n allen 45,8 miljoen kilometer per jaar
Hoe draag jij bij aan duurzame mobiliteit?

De leefomgeving/leefstijl centraal: wat zijn je verplaatsingsbehoeften?



- Lopen < 500 meter + E-fiets
- Voorzieningen op buurtniveau ?
- Waar is je school/kinderopvang?
- Zelfvoorzieningsprincipe
- Stadscentra <-> subcentra
- Effect op sociale cohaesie v.v.?

Stad Educatie Onderzoek Amelisweerd

De ladder van Verdaas: afwegingskader voor investeringen in ruimte en mobiliteit

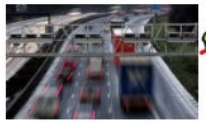
samenhangend OV-net



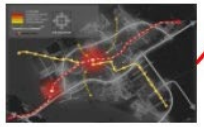
het nieuwe werken

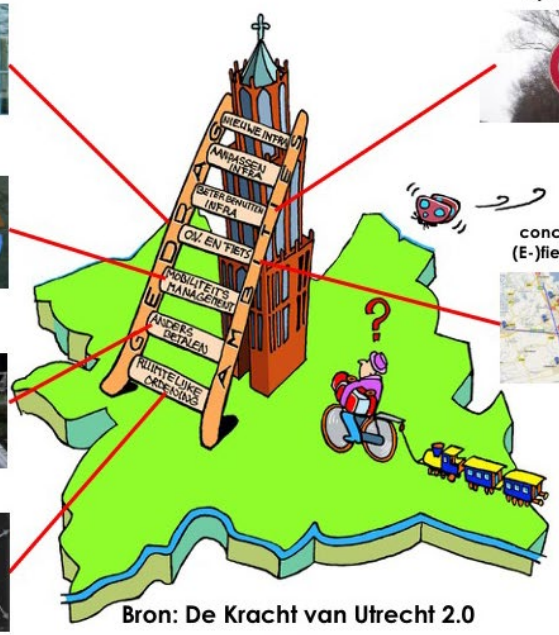


beprijzen vanaf ring stad in



slimme koppeling RO en mobiliteit





snelheidsverlaging op de ring



concurrerend (E-)fietsnetwerk



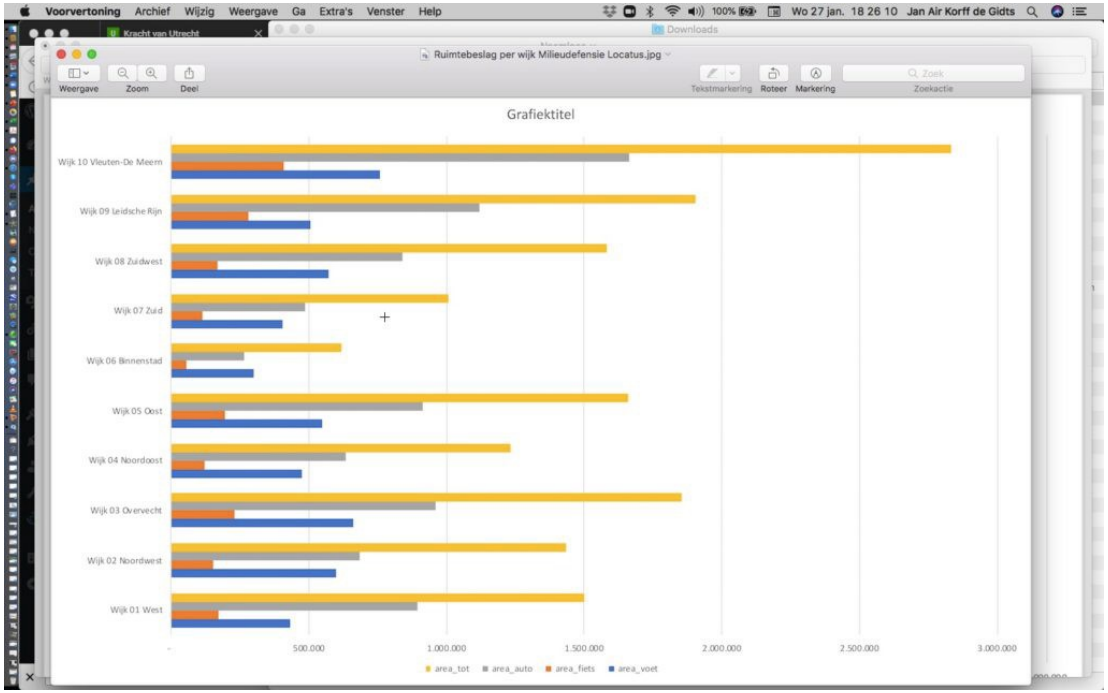


Bron: De Kracht van Utrecht 2.0

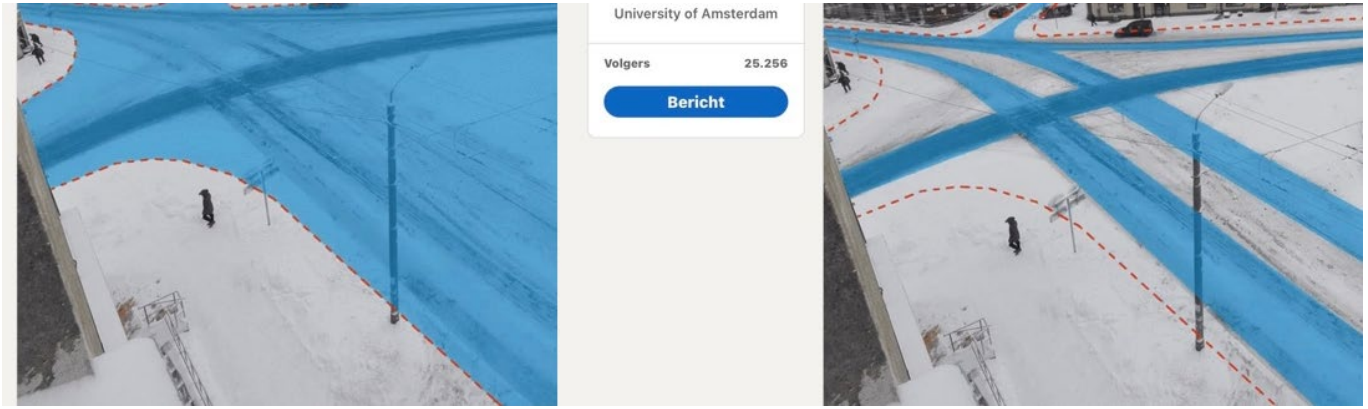
appm management consultants

STRATAGEM

Strukton

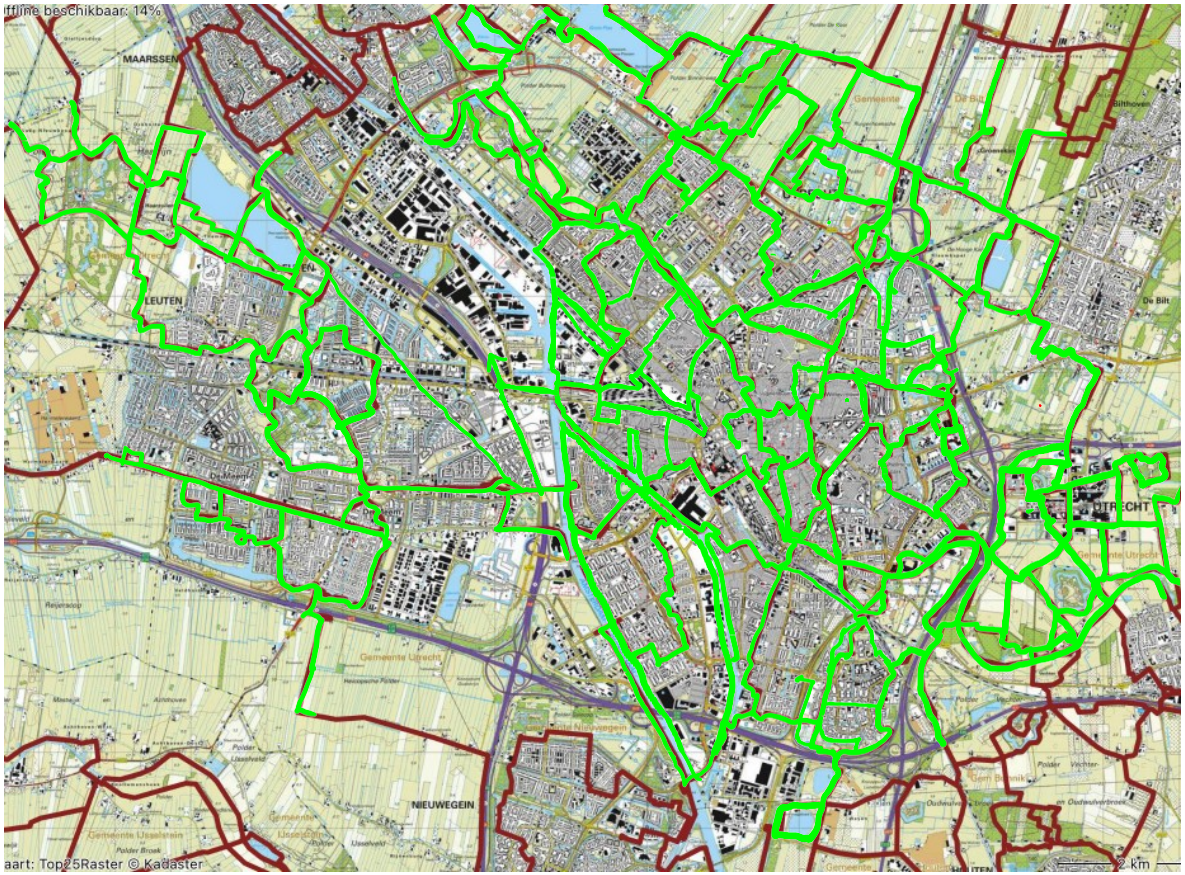


Bijlage bij inspraakreactie 184

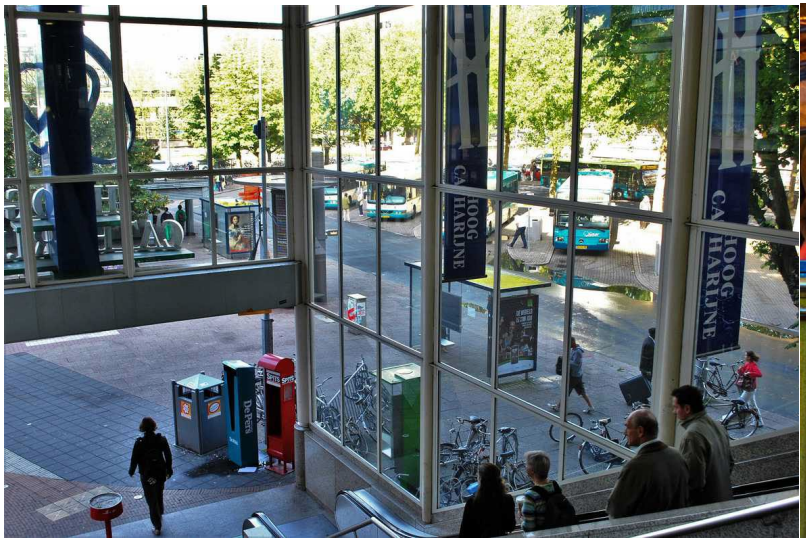




Bijlage bij inspraakreactie 187



Bijlage bij inspraakreactie 189



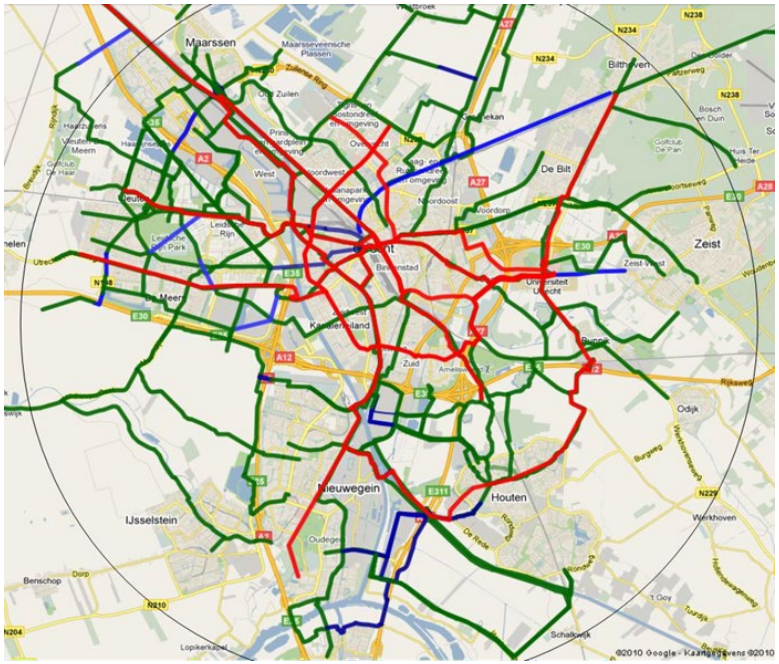


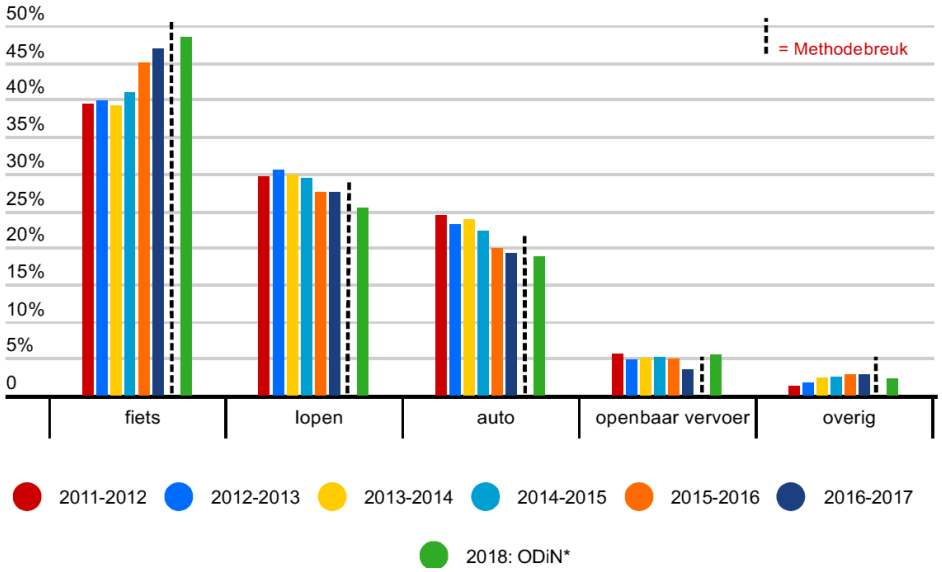






Bijlage bij inspraakreactie 190





Tabel 1 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015

		Aantal ritten * 1000			
		2015			
Afstandsklasse	Gem. ritlengte	Auto	OV	Fiets	Totaal
0-2,4 km	1,2	102	30	219	351
2,5-7,4 km	5	196	59	146	401
7,5-12,4 km	10	104	33	40	177
12,5-17,5 km	15	59	13	12	84
17,5-27,4 km	22,5	59	25	12	96
27,5-37,4 km	32,5	42	19	-	61
37,5-52,4 km	45	48	38	-	86
52,5-75,9 km	64,2	39	35	-	74
75-99,9 km	87,5	17	17	-	34
> 100	150	13	8	-	21
Totaal		679	277	429	1.385
	aandeel in totaal ritten	49%	20%	31%	

Tabel 2 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2015

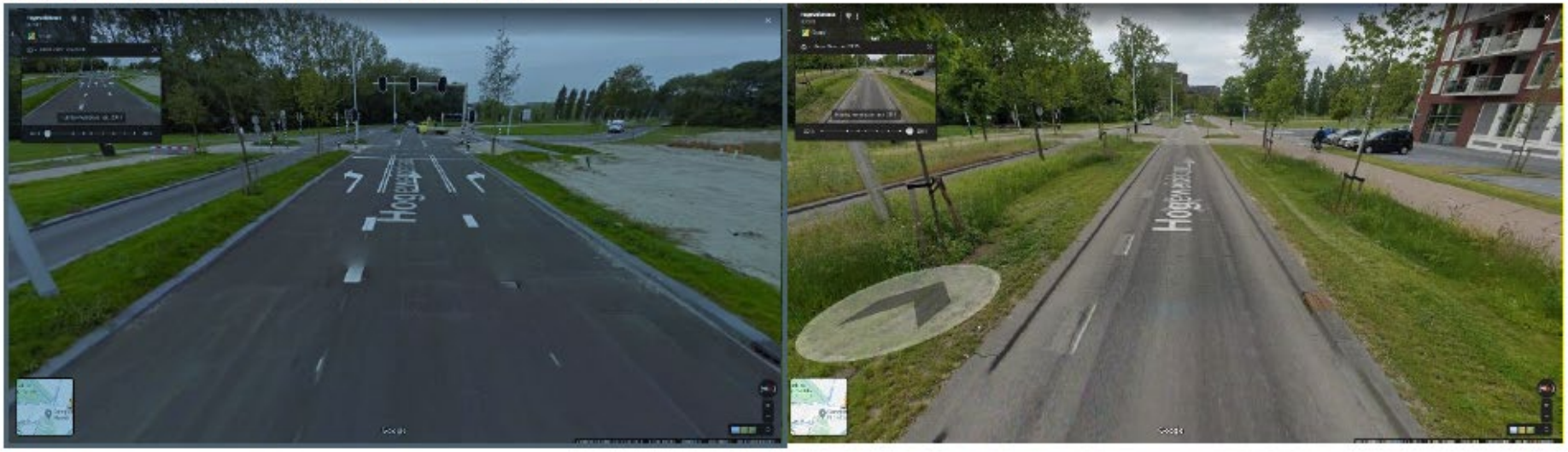
	Aantal ritten * 1000			
	2015			
	Auto	OV	Fiets	Totaal
ritten korter dan 15 km	461	135	417	1.013
ritten langer dan 15 km	218	142	12	372
ritten totaal	679	277	429	1.385
deel per vvwijze kort	0,46	0,13	0,41	
deel per vvwijze lang	0,59	0,38	0,03	

Tabel 3 Ruimtegebruik in m² per vervoerwijze, per wijk en totaal

Wijk	Oppervlakte fiets	Oppervlakte auto	waarvan parkeren
Wijk 01 West	173431	893.865	172.381
Wijk 02 Noordwest	151.621	682.601	148.525
Wijk 03 Overvecht	230.856	959.140	200.665
Wijk 04 Noordoost	122.316	632.880	116.696
Wijk 05 Oost	194.863	914.906	173.969
Wijk 06 Binnenstad	54.453	263.683	40.498
Wijk 07 Zuid	115.287	486.644	114.094
Wijk 08 Zuidwest	166.408	841.508	220.034
Wijk 09 Leidsche Rijn	281.423	1.118.873	233.336
Wijk 10 Vleuten-De Meern	410.334	1.662.631	345.837
Utrecht totaal	1.900.991	8.456.729	1.766.035

Bron: Milieudefensie

Hogeweidebaan, Leidsche Rijn, voorsituatie en nasituatie



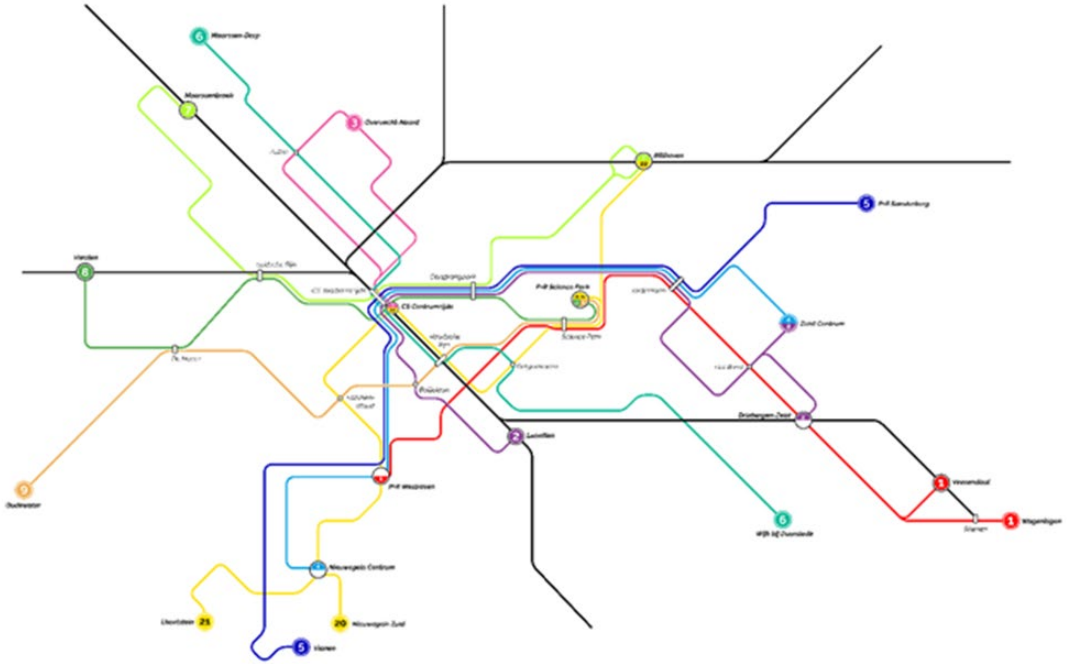
Tabel 4 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, referentie

		Aantal ritten * 1000			
		2040 referentie			
Afstandsklasse	Gem. ritlengte	Auto	OV	Fiets	Totaal
0-2,4 km	1,2	88	44	350	482
2,5-7,4 km	5	218	95	274	587
7,5-12,4 km	10	106	50	71	227
12,5-17,5 km	15	66	22	22	110
17,5-27,4 km	22,5	74	39	26	139
27,5-37,4 km	32,5	59	32	1	92
37,5-52,4 km	45	73	54	-	127
52,5-75,9 km	64,2	64	50	-	114
75-99,9 km	87,5	29	24	-	53
> 100	150	22	11	-	33
Totaal		799	421	744	1.964
aandeel in totaal ritten		41%	21%	38%	

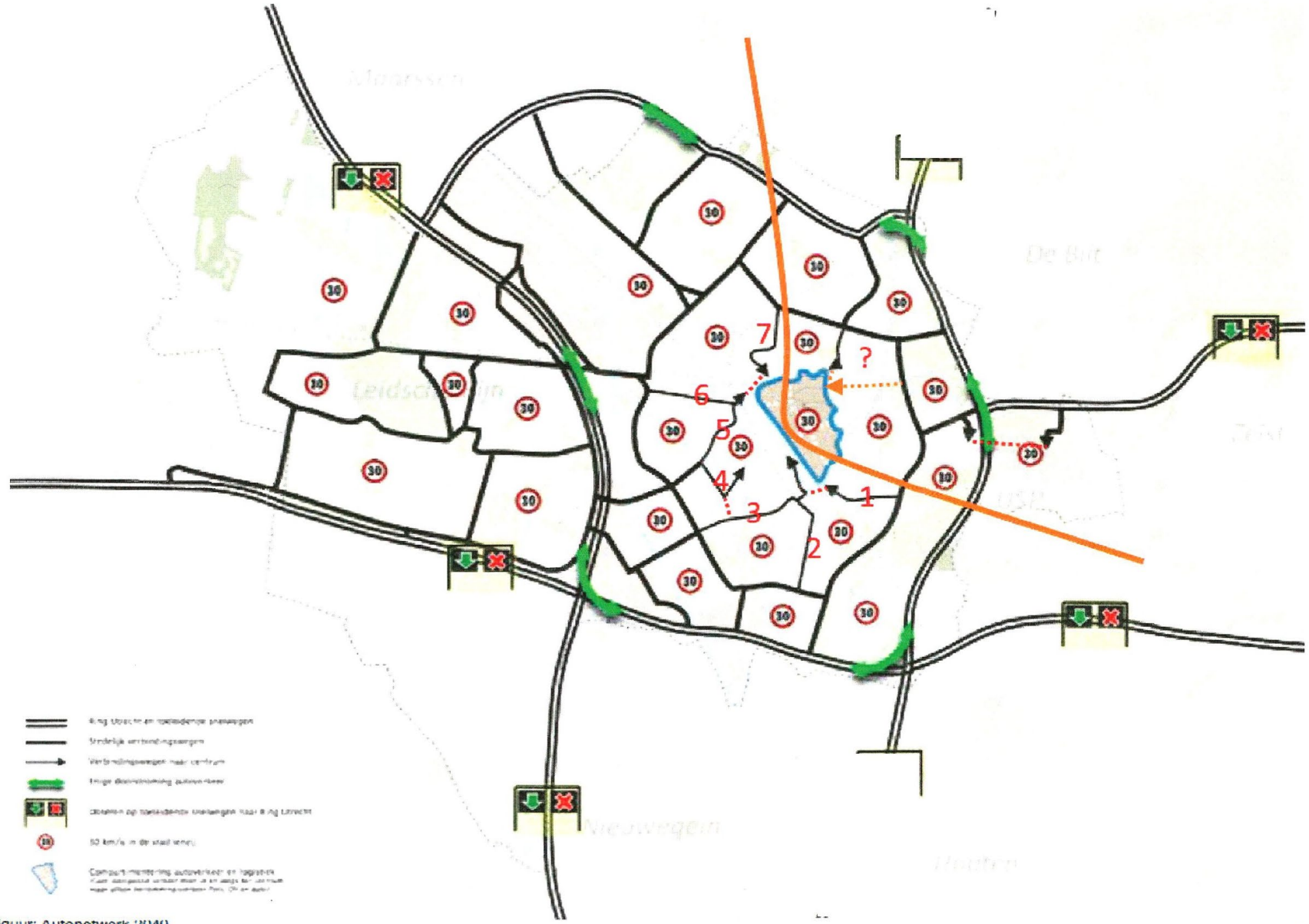
Tabel 5 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, met mobiliteitsp

		Aantal ritten * 1000			
		2040 met mobiliteitsplan			
Afstandsklasse	Gem. ritlengte	Auto	OV	Fiets	Totaal
0-2,4 km	1,2	81	38	361	480
2,5-7,4 km	5	192	102	273	567
7,5-12,4 km	10	100	73	69	242
12,5-17,5 km	15	63	36	21	120
17,5-27,4 km	22,5	70	44	24	138
27,5-37,4 km	32,5	58	33	1	92
37,5-52,4 km	45	71	54	-	125
52,5-75,9 km	64,2	61	49	-	110
75-99,9 km	87,5	27	23	-	50
> 100	150	21	10	-	31
Totaal		744	462	749	1.955
aandeel in totaal ritten		38%	24%	38%	

Bijlage bij inspraakreactie 191



Bijlage bij inspraakreactie 199



Figuur: Autonetwerk 2040

Bijlagen bij inspraakreactie 200

