Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 1 juli 2021

1 Opening

Aanvang: 10.00 uur. FYSIEJK

2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

3 Verslagen

** Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 3 juni 2021, ter vaststelling.*
** Het geheime conceptverslag van de besloten commissie Stad en Ruimte van 3 juni 2021, ter vaststelling.*
** Het conceptverslag van de openbare fysieke commissie Stad en Ruimte van 10 juni 2021, ter vaststelling.*
** Het conceptverslag van de openbare digitale - fysieke commissie Stad en Ruimte van 10 juni 2021, ter vaststelling.*

Concept Verslag openbare commissie Stad en Ruimte, 2021-06-03.pdf

Concept Verslag openbare commissie Stad en Ruimte, 2021-06-10 FYSIEK.pdf

Concept Verslag openbare commissie Stad en Ruimte, 2021-06-10 DIGITAAL-FYSIEK.pdf

4 Raadsvoorstel Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

Aanvang: 10.00 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 75 min.
Beleidsveld: Merwedekanaalzone - wethouder Diepeveen
Voor het gebied dat globaal ligt tussen de Beneluxlaan, Europalaan, het Merwedekanaal en de A12 (deelgebied 6 Merwedekanaalzone) heeft het college een actualiserend bestemmingsplan opgesteld. Hiermee worden de huidige gebruikssituaties vastgelegd en wordt het gebied juridisch-planologisch meer een gemengd woon-werkgebied. De planologische (milieu)ruimte voor enkele bedrijven wordt in verband hiermee beperkt. In het bestemmingsplan wordt ook geregeld dat de bestaande particuliere parkeergelegenheid niet mag worden aangeboden aan partijen buiten deelgebied 6 en worden de bestaande bouwhoogtes vastgelegd. Tot slot is geregeld dat het bestemmingsplan voldoet aan de nieuwe Omgevingswet die in 2022 inwerking treedt.
Bij de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan zijn 7 zienswijzen bij de gemeenteraad binnengekomen. Deze gaan over parkeren, bereikbaarheid en beperkingen van bedrijfsvoering op basis van het bestemmingsplan. Enkele zienswijzen zijn voor het college aanleiding geweest het bestemmingsplan aan te passen. Ook worden er enkele ambtelijke wijzigingen voorgesteld.

Dossier 1938 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o..docx

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.pdf

Vaststellingsrapport Bestemmingsplan Merwedekanaalzone Deelgebied 6, Zeehaenkade e.o..pdf

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01.pdf

Link naar RO publiceer- vaststelling.docx

Raadsbrief Verzoek termijn vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6.docx

5 Raadsbrief Utrecht Marketing

Indicatieve aanvang: 11.20 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 60 min.
Beleidsveld: Economische Zaken - wethouder Verschuure
Geagendeerd door R. van der Zweth (PvdA), A. Sasbrink (Partij voor de Dieren), M. Deldjou Fard (GroenLinks).
De fracties willen in debat over de raadsbrief van Utrecht Marketing waar het college aangeeft voornemens te zijn een nieuwe meerjarenopdracht te verlenen. Pasgeleden heeft de raad een (zeer) kritische evaluatie ontvangen over Utrecht Marketing die aantoont dat er verandering nodig is. Het college wil desondanks over gaan tot het verlenen van een meerjarenopdracht voor de gehele volgende raadsperiode (t/m 2026) zonder nieuwe evaluatie of tussenmoment om te besluiten over het vervolg. Het op deze wijze gunnen van de opdracht voor een lange periode ontneemt de raad hier op een later moment een oordeel over te vormen.

** De fracties willen met het college de discussie voeren over de lessen van de vorige evaluatie, een extra evaluatiemoment en (de duur van) een te verlenen voorlopige opdracht.*

Eén van de grote zorgen van de fracties, dat ook bleek uit de evaluatie, is dat het belang van cultuur ondersneeuwt bij het belang voor economie. Afgelopen periode was hiervoor niet representatief omdat veel culturele instellingen dicht waren en er geen culturele zondagen konden worden georganiseerd.

** De fracties willen in debat hoe dit nu is afgewogen en de noodzaak om cultuurparticipatie voldoende te borgen.*

Verder wordt de naamswijziging op de lange baan geschoven terwijl juist blijkt dat dit qua kosten relatief meevalt en beter past bij de doelen die we voor ogen hebben met Utrecht Marketing.

** De fracties willen kijken hoe dit logisch te koppelen is aan een mogelijk te verlenen voorlopige opdracht.*

Dossier 1929 voorblad

Raadsbrief Utrecht Marketing.pdf

Bijlage Implementatie aanbevelingen Berenschot.pdf

Bijlage Naamswijziging.pdf

6 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040

Indicatieve aanvang: 14.00 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 90 min.
Beleidsveld: Mobiliteit en Ruimtelijke Ontwikkeling - wethouders Van Hooijdonk en Verschuure
Voortzetting commissiebehandeling van 10 juni 2021.
Het Mobiliteitsplan 2040 is het kaderstellende koersdocument voor de ontwikkeling van de mobiliteit. Het geeft voor de stad Utrecht de richting voor de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit. Het Mobiliteitsplan 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen kaart waarin alle netwerken van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de richting en de randvoorwaarden voor het toekomstperspectief van de ontwikkeling van de mobiliteit. Bij het verlengen van het mobiliteitsplan van 2025 naar 2040 is de samenhang met verstedelijking (RSU 2040) versterkt en is aangescherpt welke inhoudelijke bijdrage vanuit mobiliteit wordt geleverd om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Vijf stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde: Slim bestemmen, Anders reizen, Netwerken op orde, Slim parkeren en Slim sturen.
De investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De investeringsstrategie van de RSU 2040 wordt als uitgangspunt gehanteerd waaraan invulling wordt gegeven bij de integrale afweging Voorjaarsnota en de jaarlijkse begrotingsvaststelling van de meerjaren investeringsprogramma's zoals het MPB.

Dossier 1792 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling Mobiliteitsplan 2040.docx

Bijlage 1 Mobiliteitsplan 2040.pdf

Bijlage 2 Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan.docx

Bijlage 2.1 Overzicht inspraakreacties en beantwoording (Juni 2021).pdf

Bijlage 3.1 Antwoordbrief Provincie Utrecht.docx

Bijlage 3.1 Reactie provincie Utrecht.pdf

Bijlage 3.2 Antwoordbrief gemeente De Bilt.docx

Bijlage 3.2 Reactie gemeente De Bilt.pdf

Bijlage 3.3 Antwoordbrief gemeente Nieuwegein.docx

Bijlage 3.3 Reactie gemeente Nieuwegein.pdf

Bijlage 3.4 Antwoordbrief ProRail.docx

Bijlage 3.4 Reactie ProRail.pdf

Bijlage 3.5 Antwoordbrief Rijkswaterstaat.docx

Bijlage 3.5 Reactie Rijkswaterstaat.pdf

Bijlage 3.6 Antwoordbrief NS.docx

Bijlage 3.6 Reactie NS.pdf

Bijlage 3.7 Antwoordbrief Politie.docx

Bijlage 3.7 Reactie Politie.pdf

Bijlage 4 Samenvatting wijzigingen Mobiliteitsplan 2040 t.o.v. SRSRSB.pdf

Bijlage 5 Rapport Kwaliteit in de Zuidpoort.pptx

Bijlage 6 Participatieverslag Zuidpoort.pdf

Raadsbrief Mobiliteitsplan 2040.docx

1. Rapport evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst! Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020.docx

2. Rapport impact van geautomatiseerde mobiliteit op de stad.pdf

7 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

FYSIEK
Indicatieve aanvang: 15.45 uur (bespreking tot Vragenuur, aanvang 17.00u).
Vanaf 20.00 uur: Voortzetting bespreking
Indicatie behandeltijd: 180 min.
Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling en Mobiliteit - wethouders Verschuure en Van Hooijdonk
Voortzetting commissiebehandeling van 10 juni 2021.
De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) geeft de condities weer voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. De oude RSU, vastgesteld in 2016, geeft een perspectief tot 2030, de nieuwe RSU kijkt 10 jaar verder. In de RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. In de RSU wordt rekening gehouden met een groei van de stad tot boven de 450.000 inwoners en het toevoegen van 60.000 woningen. In de RSU 2040 wordt een visie neergezet die probeert aan te sluiten bij de kwaliteiten van de stad en de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen. In de RSU 2040 worden verder, naast het centrum, vier nieuwe binnenstedelijke knooppunten aangewezen waar vooral verdichting en ontwikkeling zal plaatsvinden. Door meerdere centra te maken wordt de druk op de binnenstad verminderd. Voor een uitwerking van de RSU 2040 in verdere beleidsplannen wordt voorgesteld een aantal leidende principes te hanteren.
Aan de raad wordt voorgesteld de nota ‘Utrecht dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’vast te stellen.

Dossier 1787 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij, de tienminutenstad (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040).docx

Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.pdf

Reactienota Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad RSU 2040.pdf

1 antwoordbrief Provincie Utrecht.docx

1 Inspraakreactie Provincie Utrecht RSU2040.pdf

1a Bijlage 1 Vragen & opmerkingen inspraakreactie Provincie Utrecht RSU2040.pdf

2 antwoordbrief gemeente IJsselstein.docx

2 inspraakreactie gemeente IJsselstein RSU 2040.pdf

3 antwoordbrief gemeente Zeist.docx

3 Inspraakreactie Zeist RSU 2040.pdf

4 antwoordbrief gemeente Nieuwegein.docx

4 inspraakreactie gemeente Nieuwegein RSU 2040.pdf

5 antwoordbrief gemeente Stichtse Vecht.docx

5 inspraakreactie Stichtse Vecht RSU 2040.pdf

6 antwoordbrief hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.docx

6 inspraakreactie Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden.pdf

7 antwoordbrief Waternet.docx

7 Inspraakreactie Waternet op RSU 2040.pdf

8 antwoordbrief STUW.docx

8 inspraakreactie STUW RSU 2040.pdf

9 Brief aan DNU nav inbreng bijeenkomst 16 februari.docx

10 antwooordbrief Eneco.docx

10 inspraakreactie Eneco RSU 2040.pdf

7.1 Memo Nadere informatie over de RSU 2040 nav Raadsinformatiebijeenkomst

Dossier 1939 voorblad

Memo Nadere informatie over de RSU 2040 nav RIB.pdf

Bijlage bandbreedtes bij Memo Nadere informatie over de RSU 2040.pdf

7.2 Petitie Actiegroep Binnenstad030

Deze petitie is op 1 juni jl. aangeboden aan de gemeenteraad.
De petitie kan ook worden betrokken bij de bespreking van agendapunt 8, Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040.

Petitie Actiegroep Binnenstad030 over RSU -Mobliteitsplein en Parkeervisie.pdf

7.3 Brief Wijkplatform Overvecht over Conceptplan Einsteinkwartier voor RSU

Brief Wijkplatform Overvecht over Conceptplan Einsteinkwartier voor RSU.pdf

7.4 E-mail Buren van Lage Weide over Opnieuw windmolens op Lage Weide

E-mail Buren van Lage Weide over Opnieuw windmolens op Lage Weide.pdf

7.5 Raadsbrief Beantwoording technische vragen RSU 2040

Dossier 2012 voorblad

Raadsbrief Beantwoording technische vragen RSU 2040.pdf

Gemeente Utrecht

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte

Datum	3 juni 2021, 20.00-23.30 uur
Locatie	Stadhuis, Raadszaal
Verslag door	Rosenbaum Select, notulisten & verslaggevers
Vaststelling verslag	1 juli 2021

Aanwezigen

Mevrouw A.M. Podt (voorzitter), wethouder de heer K. Diepeveen en de leden, de heer D. Bosch (PVV), de heer L. Bosse (PvdA), mevrouw E. Bijsterbosch (D66), de heer E. van der Marel (VVD), mevrouw A. Petersen (SP), mevrouw L. Snippe (PvdD), mevrouw T. Sturkenboom (Student & Starter), de heer E. Virginia (GroenLinks), de heer J. Wijmenga (ChristenUnie) en mevrouw J. Zwinkels (CDA). Van de griffie is aanwezig mevrouw M. Leenders.

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 1
TOEZEGGINGEN 18

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

2. Vaststellen agenda

De commissie heeft gevraagd om verlenging van de behandeltijd; deze wordt op 180 minuten gesteld. Daarmee gaan allen akkoord.

3. Raadsvoorstel programmaplan Wervengebied

In het programmaplan wordt de komende dertig jaar in beeld gebracht, naar verwachting het tijdsbestek dat nodig is voor het herstel van het wervengebied. Het college stelt voor om in de komende vier jaar de urgentste maatregelen te nemen. De financiering van de uitvoering van het volledige programma ná 2024 zal bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2022 worden voorgelegd.

Voor een van de onderliggende stukken is geheimhouding opgelegd. Op verzoek van enkele commissieleden wordt daarover in beslotenheid met de wethouder van gedachten gewisseld.

[Schorsing openbare vergadering; ambtenaren en toehoorders verlaten de vergadering]

Eerste termijn

Na heropening van de openbare vergadering verwijst **de heer Virginia (GroenLinks)** naar het adviesrapport van de Commissie van wijzen; het college heeft besloten dit niet volledig te volgen. GroenLinks vraagt de wethouder om toe te lichten dat deze keuze niet leidt tot juridisering maar tot samenwerking. Volgens het college is er geen sprake van wettelijke zorgplicht tot beheer en behoud van de werfkelders, maar de Commissie van wijzen ziet dat anders. Kan dit nader worden toegelicht? Worden straatkelders en weeskelders, als daar na onderzoek geen eigenaar van is gevonden, automatisch eigendom van de gemeente? Wat zou dit dan betekenen voor de kosten dan wel opbrengsten (door verwerving van vastgoed) van het programma? Het is niet duidelijk of die kosten al dan niet zijn meegenomen in het programma.

Bij interruptie merkt **mevrouw Zwinkels** op dat bewoners hebben aangegeven dat er nogal wat kelders van de huizen zijn afgescheiden (gesplitst), en dat de gemeente niet zondermeer als eigenaar kan worden gezien. Volgens **de heer Virginia** wordt daar nog onderzoek naar gedaan; de Commissie van wijzen heeft gesteld dat kelders aan de gemeente vervallen als de eigenaar niet wordt gevonden.

De 'spookkelders' bieden ook kansen, stelt **mevrouw Sturkenboom**; er kunnen ateliers of werkplekken in gevestigd worden, er kan een ondergrondse stad ontstaan. Hoe denkt GroenLinks daarover? **De heer Virginia** erkent dat er inderdaad niet alleen van kosten hoeft te worden gesproken en dat de kelders ook financiële dan wel maatschappelijke opbrengsten kunnen genereren. Hij wil weten wat de gemeente gaat doen met niet gepland eventueel extra verworven vastgoed.

Op een vraag van **de heer Bosse** geeft **de heer Virginia** aan dat zijn fractie ervan overtuigd wil worden dat de juiste keuzes worden gemaakt en dat er een acceptabele afweging heeft plaatsgevonden tussen algemeen belang en het belang van de eigenaren.

Het is GroenLinks duidelijk dat het college inzet op goede samenwerking met de keldereigenaren, maar er wordt ook gebrek aan vertrouwen gesignaleerd. Daar is dus nog werk te doen, vindt de heer Virginia; hoe pakt het college dat aan? De Commissie van wijzen heeft geadviseerd om een *werfmeester* aan te stellen, een goede suggestie. Hoe wordt de onafhankelijkheid van de werfmeester gegarandeerd? Krijgt zij of hij voldoende zelfstandigheid? Hoe wordt het samenwerkingsarrangement vormgegeven? Krijgen eigenaren voldoende inbreng? Wie bepaalt de invulling van de samenwerking? Welke positie en welke verantwoordelijkheden krijgt de stichting?

Mevrouw Snippe is benieuwd of GroenLinks vindt dat een werfmeester in dienst kan zijn van de gemeente, of dat zij of hij in dienst moet zijn van de stichting. Dat maakt op zich niet veel uit, vindt **de heer Virginia**, als er maar voldoende garanties voor onafhankelijkheid worden gegeven. 'Wie

betaalt, bepaalt' mag niet gelden voor de werfmeester, ongeacht of zij of hij in dienst is van de stichting of van de gemeente. Wat GroenLinks betreft mag deze functie zich in de tijd ontwikkelen; er gaat immers een traject van start dat ongeveer dertig jaar zal duren. Voor een goede start zijn wel enkele randvoorwaarden nodig, vindt de heer Virginia.

Zijn er ideeën over de samenwerking met de bewoners? Volgens de heer Virginia hebben de keldereigenaren hun wensen kenbaar gemaakt; de gemeente legt daar nu een plan naast dat tegemoetkomt aan een deel van die wensen. Daar moet het niet bij blijven; het traject moet in voortdurende samenspraak worden doorlopen. Voor de eigenaren weegt de aanwezigheid van technische kennis bij de gemeente zwaar, en zij dringen er ook op aan dat de gemeente het advies van de Commissie van wijzen overneemt. Wat dat laatste betreft heeft de gemeente een andere afweging gemaakt; de heer Virginia vraagt de wethouder om deze nader toe te lichten. Eigenaren hebben ook aangegeven dat hun vertrouwen gedurende vele jaren stukje bij beetje is geschaad; zoiets is niet even snel met één programmaplan te herstellen, maar vergt wederzijdse investering in goede samenwerking.

In de voorgestelde financiering voor de komende drie jaar kan GroenLinks zich vinden. Wordt er ook rekening gehouden met onvoorziene knelpunten? Wat te doen als blijkt dat er meer knelpunten zijn dan in drie jaar opgelost kunnen worden, is daar voldoende budget voor? Is er in de programmabegroting rekening gehouden met juridische procedures en met eventueel vertragingsrisico? Het voorstel vermeldt 50/50 verdeling van de kosten voor het waterdicht maken van de kelders, en 60/40 verdeling voor kelders die in de jaren 1990 niet waterdicht werden gemaakt. Hoe om te gaan met kelders die door schade niet meer waterdicht zijn, maar wél waterdicht zijn gemaakt in de jaren 1990? Er zijn ook schadegevallen waarop de gemeente geen invloed heeft, bijvoorbeeld de slappe ondergrond, de grondwaterstand, bodemdaling, verdroging en zo meer. In de invloedssfeer van de eigenaren liggen deze schades echter ook niet. Hoe moet dan worden aangetoond dat de gemeente een zwaardere aansprakelijkheid heeft? Is de wethouder bereid om, in het belang van goede samenwerking en ter wille van het historische wervengebied voor deze laatste categorie kelders te bezien of er een gezamenlijk gedragen verdeling van kosten kan worden afgesproken?

Naar de mening van **mevrouw Bijsterbosch** zijn zaken zoals bodemdaling niet de schuld, maar wél de verantwoordelijkheid van de gemeente. Dat klopt, zegt **de heer Virginia**, maar dan nog is het niet helemaal terecht om de last geheel bij de gemeente neer te leggen. Liever zou hij zien dat alle partijen het belang van het behoud van het historische wervengebied onderschrijven, maar dat kosten voor schade als gevolg van factoren waar niemand iets aan kan doen niet automatisch bij de eigenaren worden neergelegd. Neemt het college genoeg verantwoordelijkheid, naar de mening van GroenLinks? Daar is meer informatie voor nodig, stelt de heer Virginia, maar het is wel duidelijk dat hier iets knelt. Zijn fractie ziet wel mogelijkheden om uitzonderingen te maken, zonder dat de bewijslast verschuift.

Mevrouw Snippe merkt op dat het wél zover heeft kunnen komen; heeft de gemeente gedurende vele eeuwen misschien steken laten vallen? **Mevrouw Sturkenboom** vult aan dat de huidige situatie niet echt onverwachts is ontstaan; in de jaren 1990 werden kelders waterdicht gemaakt, maar toen was al bekend dat de bitumenlaag ongeveer dertig jaar mee zou gaan. Nu is al bekend

dat er over honderd jaar opnieuw groot onderhoud nodig is. Had de gemeente de keldereigenaren niet veel eerder moeten informeren? Volgens **de heer Virginia** is de bitumenlaag niet het echte probleem, gezien het feit dat de gemeente zich verontschuldigt voor onvoldoende handhaving op zwaar verkeer in de binnenstad. De stad is simpelweg overvallen, met bodemdaling bijvoorbeeld. Die kosten moeten naar de mening van de heer Virginia niet zondermeer bij de eigenaren worden neergelegd, al is er wel meer inzicht nodig in het ontstaan ervan. Het kan bodemverzakking zijn, zwaar verkeer, waterafvoer, boomwortels en zo meer, maar het is niet duidelijk of die zaken ook meetbaar te maken zijn.

Maar wat zou nu de rol van de gemeente moeten zijn? **Mevrouw Snippe** stelt dat de gemeente het wervengebied beter had moeten monitoren, vindt GroenLinks dat ook? **De heer Virginia** herinnert de commissieleden aan het rapport Wal- en kluismuren, waarin werd gesteld dat de aanpak onvoldoende projectmatig was geweest. Dat geldt voor voorliggend dossier ook: er zijn fouten gemaakt en dat is erkend. De vraag is nu echter: hoe verder? GroenLinks constateert dat er zwaarwegende consequenties zijn, ongeacht of de raad het voorstel volgt of de ideeën van de eigenaren. De fractie zoekt welke consequenties nog acceptabel zijn. De eigenaren hebben aangegeven dat zij de opstelling van de gemeente waarderen. Vervolgens moeten er afspraken komen, over hoe ervoor gezorgd wordt dat een situatie zoals nu niet meer ontstaat.

Mevrouw Bijsterbosch wijst erop dat de Commissie van wijzen op verzoek van de gemeenteraad is ingesteld, juist om met een onafhankelijk oordeel te komen. **De heer Virginia** geeft aan dat de eigenaren de gemeente vragen om dat rapport integraal over te nemen.

Terugkomend op de vrees van de bewoners dat er onvoldoende deskundigheid bij de gemeente is, vraagt de heer Virginia de wethouder om aan te geven dat er wél voldoende deskundigheid is, en dat dit gedurende het traject wordt gewaarborgd. Zijn fractie kan zich vinden in de aanpak, maar vraagt zich af waarom daarin niets over de functie van de kelders wordt vermeld. Hierbij valt te denken aan vocht en onvoldoende ventilatie, verbonden aan functie en gebruik, en mogelijke oorzaken van schade. Wat betreft zwaar verkeer en aslastbeperking had de gemeente eerder maatregelen kunnen nemen, stelt de heer Virginia; de gemeente erkent dat, en stelt dat er sterker wordt ingezet op handhaving. Hij vraagt de wethouder om de toezegging dat de raad zal worden geïnformeerd over de inzet en resultaten daarvan. Bij de vaststelling van het plan van aanpak heeft GroenLinks gevraagd om de bescherming van bomen dezelfde waardering te geven als de wettelijke bescherming van gebouwde elementen en heeft daarnaast gevraagd om het opnieuw beplanten van de Plompetorengracht, zoals een advies uit 2012 aangeeft. Hierover vermeldt het plan niets – wél dat er zoveel mogelijk bomen behouden zullen worden. Kan de wethouder toezeggen dat het aantal bomen in het wervengebied zal toenemen?

De heer Bosse merkt op dat 'meer bomen' en 'minder schade' niet goed samen gaan. Wortelstelsels veroorzaken immers veel schade aan de werfkelders. **De heer Virginia** vindt dat daar dan verstandig mee moet worden omgegaan. Bomen brengen immers ook schaduw, verkoeling, rust en biodiversiteit. Utrechtse werven zonder bomen zijn ondenkbaar! Toch, stelt **de heer Bosse**, zijn uitgerekend de werven plekken waar we geen bomen zouden moeten willen. Er kan ergens anders gecompenseerd worden, *naast* de werven bijvoorbeeld, of op het Domplein.

De heer Virginia is het daar niet mee eens. Op een creatieve manier kan toch worden gezocht naar ruimte voor nieuwe aanplant.

Het programmaplan besteedt veel aandacht aan lekkages en afvoer van hemelwater. Waarom is afwatering niet meegenomen in het programma? Kan de wethouder toezeggen dat dit nog wordt toegevoegd?

Mevrouw Bijsterbosch (D66) noemt positieve aspecten uit het programmaplan: de lange termijn, extra inzet op weren van zwaar verkeer en het aanstellen van een werfmeester. Haar fractie hecht echter ook groot belang aan samenwerking met en herstel van vertrouwen van eigenaren van kelders. Het voorstel van het college wijkt nogal af van hetgeen de Commissie van wijzen heeft geadviseerd. Het maakt een erg voorzichtige en behoedzame indruk – en geeft geen overtuigende argumenten om af te wijken van het advies van de Commissie van wijzen. Bijna alle werfkelders worden nu als verblijfsruimte gebruikt, niet als opslagruimte, waarvoor ze oorspronkelijk waren bedoeld. Mevrouw Bijsterbosch veronderstelt dat aanpassing aan de eisen van nu voor rekening van de eigenaar is.

Scheuren dwars op de rijrichting worden veroorzaakt door zwaar verkeer, vermeldt het raadsvoorstel, en zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente. Verzakking van kluismuren zou de oorzaak zijn van scheuren parallel aan de rijrichting, wat voor rekening en risico van de eigenaar zou moeten komen. Echter, dergelijke schade kan ook ontstaan door boomwortels of slechte afwatering, wat dan weer tot de verantwoordelijkheid van de gemeente behoort. De Commissie van wijzen deed de suggestie om bij scheurvorming in de kelders uit te gaan van *bewijsvermoeden* (omgekeerde bewijslast). Dit neemt het college niet over. Het college lijkt uit te gaan van een schuldvraag, merkt mevrouw Bijsterbosch op, maar wat er aan de hand is, is wat haar betreft niet de *schuld* van de gemeente. De gemeente zou zich er echter wél verantwoordelijk voor moeten voelen. Hoe ziet de wethouder dit? D66 vindt dat de kostenverdeling 50/50 alleen over de bitumenlaag en waterdicht maken moet gaan; kan de wethouder dat bevestigen? In het voorstel wordt gesteld dat de gemeente niet de enig verantwoordelijke instantie is, maar naar de mening van mevrouw Bijsterbosch kan in redelijkheid niet van bewoners worden gevraagd dat zij bij alle mogelijk verantwoordelijke instanties verhaal gaan halen. De gemeente zou hier de contactpartij moeten zijn, zoals de Commissie van wijzen stelt, die daarna aanklopt bij andere overheden. Is het college bereid om hiervoor te zorgen?

Bij interruptie vraagt **de heer Wijmenga** of de gemeente hierover niet beter vooraf afspraken met andere overheden zou kunnen maken, in plaats van achteraf. In welke volgorde dit plaatsvindt is van minder belang, vindt **mevrouw Bijsterbosch**, het belangrijkst is dat keldereigenaren met slechts één partij te maken hebben – de gemeente.

Vervolgens merkt mevrouw Bijsterbosch op dat de aanpak, zoals omschreven in het raadsvoorstel, in het bijzonder is gericht tegen zwaar verkeer. Haar fractie zou graag zien dat de kwetsbaarste plekken aan de grachten versneld geheel autovrij worden gemaakt: gemakkelijker te handhaven en een prettiger verblijfsklimaat. **Mevrouw Sturkenboom** steunt dit idee. Maar, brengt **de heer Bosse** in, hoe moet dat dan met verhuizingen en bevoorrading winkels? Het gaat D66 om de kwetsbaarste plekken, verduidelijkt **mevrouw Bijsterbosch**.

Mevrouw Sturkenboom wijst erop dat het overnemen van alle adviezen van de Commissie van wijzen een kostbaar verhaal wordt, terwijl de openbare ruimte op andere plekken in de stad ook nog verbeterd moet worden. Volgens **mevrouw Bijsterbosch** is dat inderdaad een van de belangrijkste vraagstukken: het college zegt niet alle adviezen te willen overnemen, met als reden dat gevreesd wordt dat dit toch tot juridisering zal leiden, maar het is aannemelijker dat hier een financieel vraagstuk speelt. Het raadsvoorstel zou aan scherpte hebben gewonnen als er een overzicht van financiële consequenties van het advies van de Commissie van wijzen bijgevoegd zou zijn, inclusief weging.

We spreken over herstel van het Utrechtse wervengebied, stelt **de heer Bosse (PvdA)**, maar voor zijn fractie staat de vertrouwensrelatie tussen gemeente en keldereigenaren centraal. Burenplicht of *naoberschap* – een inmiddels landelijk bekend Twents fenomeen – daar draait het om, maar dat is tweerichtingsverkeer, want buren zijn gelijkwaardige partijen.

Op een vraag van **de heer Virginia** verduidelijkt **de heer Bosse** dat de Commissie van wijzen spreekt van een stichting waarin zowel de gemeente als de eigenaren zitting nemen. Hij verwacht dat zij daarin als gelijkwaardige partijen zullen optrekken en gezamenlijk naar oplossingen zullen zoeken. Hierop merkt **mevrouw Sturkenboom** op dat bewoners niet alle tijd hebben om de ontwikkelingen op de voet te volgen; de meeste hebben immers een baan. Zou dat niet leiden tot een *informatiegat* waarbij de gemeente steeds vele stappen vooruit is, zoals indertijd bij Rijnenburg? Hoe vangt de wethouder dit op? **De heer Bosse** steunt in dit verband de suggestie van de heer Virginia, om verschillende categorieën te onderscheiden en daarvoor percentages af te spreken, waardoor bewoners vooraf kunnen weten waar zij aan toe zijn. Hij pleit ervoor om de bewoners op basis van vertrouwen tegemoet te treden, en samen met hen in gelijkwaardigheid naar een oplossing te zoeken.

Volgens **de heer Van der Marel** is het dan evengoed nog wel mogelijk dat men het niet eens wordt over de percentages. **De heer Bosse** stelt voor om dan percentages af te spreken voor verschillende categorieën, bijvoorbeeld groepen bewoners, bepaalde delen van het wervengebied of bepaalde typen gebouwen. Individuele eigenaren kunnen daar dan toch niet tevreden over zijn, en kunnen stappen ondernemen. **De heer Van der Marel** merkt op dat de Commissie van wijzen dit eigenlijk al adviseert, en dat dit ook eigenlijk het probleem niet is. Wat is het probleem dan wel: mensen die in de jaren 1990 hebben meegedaan aan het waterdicht maken, bereid zijn om hun kelder waterdicht te houden, maar van mening zijn dat zij niet – of niet volledig – aansprakelijk zijn voor alle andere schade. **De heer Bosse** geeft aan dat hij er geen voorstander van is om alle gevallen individueel te beoordelen. Het gaat naar zijn mening ook om herstel van vertrouwen; het gaat niet om aansprakelijkheid of schuld, maar om verantwoordelijkheid. Dat betekent: er samen uit komen binnen vooraf gestelde kaders. Bewoners die zich daarin niet kunnen vinden, kunnen hun eigen conclusie trekken.

Van het programmaplan kan goed gebruik worden gemaakt door meteen ook andere knelpunten aan te pakken, vervolgt **de heer Bosse**, zoals het autovrij maken van het gebied. Is er iets te bedenken met een gemeentelijk bedrijf voor verhuizingen en bevoorradingen per schip? Waarom een gemeentelijk bedrijf? Die stap zou de gemeente kunnen zetten, stelt de heer Bosse, of een

bepaalde stimuleringsregeling kunnen aanbieden, zolang de markt niets aanbiedt. Volgens de heer Van der Marel is de markt daar wel degelijk toe bereid! Er zijn partijen die graag zoiets zouden opzetten.

De heer Bosse uit zijn zorgen over de kwaliteit van het gemeentelijk projectmanagement. Wat gaat de gemeente in het omvangrijke wervenproject anders doen dan bij vorige grote projecten?

De heer Van der Marel (VVD) vraagt aandacht voor de zorgwekkende staat waarin het Utrechtse wervengebied verkeert – de haven van Utrecht, bovendien een rijksmonument en voorgedragen als UNESCO Werelderfgoed. Het programmaplan en het raadsvoorstel bieden naar zijn mening voldoende aanknopingspunten voor herstel en conservering van het wervengebied – maar wie moet het betalen? Hierover verschilt het college van mening met de eigenaren. Het raadsvoorstel vermeldt 'een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke kostenverdeling;' de heer Van der Marel pleit voor het eerste: zo eenvoudig mogelijk, want over wat 'eerlijk' is in dit verband lopen de standpunten uiteen, wat waarschijnlijk zal uitlopen op de gang naar de rechter; dát is geen dejuridisering. De schadelast die de rechter dan vaststelt en toewijst moet worden betaald aan de partij die de schade heeft geleden. Er is geen garantie dat dat geld dan wordt gebruikt voor het herstel van de schade. Echter, als de gemeente de kosten voor herstel ruimhartig op zich neemt, is één ding zeker: dat het geld terecht komt waar het hoort, namelijk in de stad. Daar is wel iets voor te zeggen, vindt de heer Van der Marel, ook al gaat het ten koste van andere belangen. Hij vraagt de wethouder, te bevestigen dat de eigenaren substantieel zullen moeten bijdragen, en vraagt ook om toe te lichten hoe hij tot het zo gewenste nabuurschap denkt te komen. De heer Van der Marel is ook benieuwd of Utrecht elders middelen voor deze opgave kan aantrekken, want als deze aanpak de draagkracht van de stad te boven gaat, mag zij daar eerlijk in zijn en er steun voor vragen.

Het verbaast **mevrouw Zwinkels** enigszins dat de VVD voor 'zo eenvoudig mogelijk' kiest. Met meer maatwerk zou de gemeente gerichter kunnen investeren, en publieke middelen effectiever kunnen inzetten. **De heer Van der Marel** geeft aan dat hij verwacht dat de samenwerkingsarrangementen niet allemaal hetzelfde zullen zijn; met 'zo eenvoudig mogelijk' wil hij gerechtelijke procedures vermijden. Er is schade aan de werfkelders; die moet vergoed worden – en wel door de gemeente. De heer Van der Marel vraagt om een doorrekening van het advies van de Commissie van wijzen.

Er mag worden verwacht dat schadeherstel tot opwaardering van het vastgoed leidt, stelt de heer Van der Marel; de gemeente profiteert daar dan van via hogere WOZ-waarde. Er zullen echter ook kelders zijn waarvan de eigenaren indertijd niet hebben meegedaan aan het waterdicht maken in de jaren 1990. Wat wordt er afgesproken met nieuwe eigenaren van die kelders? Zij hebben indertijd immers niet kunnen kiezen om al dan niet mee te doen. Welke mogelijkheden ziet de wethouder om deze keer alle eigenaren te laten meedoen? Hoe garandeert de wethouder dat eigenaren na afloop van de werkzaamheden inspanningen zullen blijven leveren om hun bezit in goede conditie te houden?

Mevrouw Bijsterbosch en **de heer Bosse** zijn benieuwd hoe de heer Van der Marel de eigenaren wil dwingen om mee te doen. Dat is een vraag aan de wethouder, zegt **de heer Van**

der Marel; we willen immers geen 'rotte plekken' in ons kwetsbare erfgoed, en het is ook niet de bedoeling dat goedwillende eigenaren de dupe worden van eigenaren die zich aan hun verantwoordelijkheid onttrekken. De gemeente moet haar verantwoordelijkheid nemen, maar dat moeten de eigenaren ook.

Voor het beheer wordt het IPM-model voorgesteld (integraal projectmanagement). Welke rol speelt de stichting daarin en hoe wordt dit geborgd in de ambtelijke organisatie?

De heer Bosch (PVV) constateert dat integrale aanpak van het volledige wervengebied minimaal € 450 miljoen zal gaan kosten. Echter, als er niets wordt gedaan, gaat het middeleeuwse erfgoed verloren. Het probleem is het particuliere bezit in het gebied. De heer Bosch dringt erop aan dat het college alle aanbevelingen van de onafhankelijke Commissie van wijzen opvolgt. De Commissie heeft geconcludeerd dat de verzakking van de werfkelders te wijten is aan nalatigheid van de gemeente Utrecht: zwaar verkeer heeft vele jaren ongestoord grachten en straten kunnen passeren die daar niet op berekend waren. Bewoners hebben daar niets aan kunnen doen, hebben zelfs bij voortduring aangedrongen op een oplossing. Naar de mening van de heer Bosch moeten de kosten voor herstel volledig voor rekening van de gemeente komen. In het raadsvoorstel wordt aangegeven dat er ten aanzien van het weren van zwaar verkeer maatregelen zullen worden genomen. Welke concrete maatregelen heeft de wethouder in gedachten? Het raadsvoorstel spreekt van 'afschrikwekkende boetes,' maar wat te doen als vrachtverkeer uit Oost-Europa willens en wetens toch door het gebied rijdt? Boetes kunnen bij hen toch niet worden geïnd. De heer Bosch vraagt de wethouder om expliciet te bevestigen dat het wervengebied bereikbaar blijft voor hulpdiensten.

De heer Bosse stelt vast dat de heer Bosch alle verantwoordelijkheid bij de gemeente legt; welke verantwoordelijkheden hebben de eigenaren naar zijn mening? **De heer Bosch** verduidelijkt dat de gemeente verantwoordelijk is voor schade, ontstaan door slecht onderhoud en het niet weren van zwaar verkeer. Voor het waterdicht maken kan wat hem betreft een kostenverdeling worden afgesproken.

Er ligt een mooi plan van aanpak voor, vindt **de heer Wijmenga (ChristenUnie)**, waarvoor door velen de afgelopen tijd veel werk is verzet. Een compliment daarvoor is op zijn plaats. Evenals andere fracties is de ChristenUnie benieuwd hoe invulling wordt gegeven aan het *bewijsvermoeden* en de verdeling van kosten. Hoe wil de wethouder de eigenaren verleiden om mee te doen in de stichting, en hoe wordt de raad betrokken bij de uitwerking van de stichting?

Bij interruptie wijst **de heer Bosch** erop dat er ongetwijfeld eigenaren zijn die wel willen meedoen, maar dat niet kunnen betalen. Hoe moet de gemeente daarmee omgaan? **De heer Wijmenga** vindt dat de kosten voor rekening van de gemeente moeten komen als de gemeente inderdaad aansprakelijk is. Daarnaast zou de gemeente leningen kunnen aanbieden om eigenaren te helpen.

De heer Wijmenga vraagt of de gemeente bereid is om afspraken te maken met andere overheden, in elk geval met het waterschap, zodat eigenaren één aanspreekpunt hebben.

Bij de complimenten van de vorige spreker sluit **mevrouw Zwinkels (CDA)** zich aan. Het is een complexe zaak, wordt steeds gezegd; mevrouw Zwinkels vraagt de wethouder om aan te geven welke onderdelen wél, en welke niet complex zijn. Het is belangrijk om een goed overzicht te krijgen van oorzaken van schade, inclusief de aanduiding of de gemeente daar al dan geen invloed op heeft.

De heer Bosse merkt op dat er voor verschillende soorten schade vele oorzaken te bedenken zijn; het gaat hier echter om vastgoed dat al honderden jaren bestaat, dus niet alle oorzaken zullen te achterhalen zijn. Hoeveel geld is mevrouw Zwinkels bereid daaraan uit te geven? Hierop stelt **mevrouw Zwinkels** dat de aanpak rondom schadeonderzoeken tot nu toe niet goed genoeg heeft gewerkt, gezien het ontstane wantrouwen. Het gaat erom, dat wantrouwen bij de eigenaren weg te nemen. Nu hetgeen de gemeente voorstelt niet overeenkomt met wat de Commissie van wijzen voorstelt, moet het dáárover gaan. Het gaat dus niet om de oorzaken per schadegeval tot in detail, maar om duidelijkheid over de relevantie van schades, op hoofdlijnen.

Moet het college dichter bij het advies van de Commissie van wijzen blijven? Mevrouw Zwinkels stelt dat haar fractie zich wel kan vinden in het standpunt van het college, dat helder moet worden welke schade de gemeente aan te rekenen is, en welke niet. Er zijn misschien ook schades waarvoor gemeente en eigenaar samen verantwoordelijk zijn. De gemeente moet samen met de eigenaren proberen om tot consensus te komen daarover.

Schade is schade, stelt **de heer Bosse**, of dat nu komt door bodemdaling, het waterpeil of te zware belasting. De PvdA zou dat graag helder gedefinieerd willen hebben, en dan voor bepaalde categorieën bepaalde percentages hanteren. **Mevrouw Zwinkels** houdt vast aan haar standpunt dat het onderscheid gemaakt moet worden om erkenning te geven aan de situatie en om te bevorderen dat gemeente en eigenaren nader tot elkaar komen. De Commissie van wijzen heeft de suggestie gedaan om met gebiedsprofielen te werken – een goede, vindt mevrouw Zwinkels. Zowel het raadsvoorstel als het advies van de Commissie van wijzen bevatten goede en bruikbare elementen.

Over de integrale aanpak bestaan verschillende ideeën: van gevel tot gevel of uitsluitend het herstellen van de werfkelders. Mevrouw Zwinkels zou graag van de wethouder willen horen hoe hij daarover, en over de indeling in gebiedsprofielen denkt. Wanneer kan er een definitief standpunt over het eigendom van de 'spookkelders' worden verwacht?

De SP is blij dat er nu een plan is en is ook blij met de erkenning dat de aanpak een zaak van burgers en overheid samen is, stelt **mevrouw Petersen (SP)**. Vervolgens wijst zij erop dat eigenaren van monumenten volgens de Erfgoedwet verplicht zijn om instandhouding te waarborgen; daarover vermeldt het plan niets. In lijn met het advies van de Commissie van wijzen zal er een stichting worden opgericht. Mevrouw Petersen sluit zich aan bij eerdere sprekers, die aangaven dat burgers en gemeente daarin een gelijkwaardige positie moeten hebben. Welke factoren zijn van invloed op de missie, rol en financiën van deze stichting? Het college heeft voorgesteld om een onafhankelijk deskundige de schade en schadeoorzaken te laten vaststellen, op kosten van de gemeente. Mevrouw Petersen veronderstelt dat daarmee de schijn van

belangenverstrengeling kan worden gewekt, want de gemeente heeft een financieel belang. Hierop graag een reactie van de wethouder.

Maar, zegt **de heer Bosse**, wie moet de onafhankelijke deskundige dán betalen? Volgens **mevrouw Petersen** zijn daar wel constructies voor. De financiering zou via de stichting kunnen lopen, bijvoorbeeld in overleg met de Commissie van wijzen, waarmee in elk geval de indruk van belangenverstrengeling kan worden weggenomen.

Het programmaplan legt sterke nadruk op verbeteren van samenwerking en herstel van vertrouwen; waarom neemt de gemeente de adviezen van de Commissie van wijzen inzake de bewijslast dan niet over?

Over de wens tot behoud van het unieke Utrechtse wervengebied is geen discussie, benadrukt **mevrouw Sturkenboom (Student & Starter)**, maar er is tot nu toe een tamelijk zwart-wit beeld neergezet: óf we volgen het advies van de Commissie van wijzen, óf we stemmen in met het programmaplan van het college – maar zo zwart-wit is het niet. Mevrouw Sturkenboom is benieuwd naar de financiële consequenties voor de gemeente als er wordt gekozen voor het advies van de Commissie van wijzen. Zij vraagt de wethouder daar schriftelijk op terug te komen. Zij vraagt ook om meer inzicht in de verdeling van de kosten: geldt voor alle kelders dezelfde regeling of kiezen we voor maatwerk?

De heer Bosse vraagt mevrouw Sturkenboom hoe belangrijk zij de kostenverdeling vindt, en of zij ook iets wil zeggen over de bewijsvermoedens, die het college naast zich neerlegt. De kosten zijn belangrijk, vindt **mevrouw Sturkenboom**, want zoals eerder al werd aangegeven gaat de aanpak van het wervengebied veel geld kosten, terwijl er ook nog opgaven in de openbare ruimte in andere wijken zijn, in Overvecht, bijvoorbeeld. Op een vraag van **mevrouw Bijsterbosch** geeft **mevrouw Sturkenboom** aan dat het programmaplan van het college op punten wel overeenkomt met het advies van de Commissie van wijzen: de gemeente wil de kosten voor schade door zwaar verkeer, boomwortelgroei en afvoer hemelwater betalen – wat al een groot deel van de schadeoorzaken is die dan voor rekening van de gemeente komt. De Commissie van wijzen stelt echter ook dat de gemeente voor *alle* schade verantwoordelijk is. Dat brengt de gemeente in een kwetsbare positie, vindt mevrouw Sturkenboom, want er zijn ook andere stedelijke opgaven. Die afweging moet worden gemaakt.

Het gaat steeds maar over geld, merkt **de heer Bosse** op, maar wat vindt Student & Starter van het beschadigde vertrouwen onder eigenaren? Dat is terecht, zegt **mevrouw Sturkenboom**, schade door zwaar verkeer omdat de gemeente heeft verzuimd te handhaven, moet de gemeente betalen, maar in de stukken is aangegeven dat de gemeente daartoe bereid is.

'Het wervengebied is heel belangrijk, maar het moet niet te gek worden;' maar, voegt mevrouw Sturkenboom daaraan toe, eigenlijk *is* het al te gek, want dit gaat minstens € 450 miljoen kosten. Toch hebben we het er allemaal voor over, omdat de werven bij Utrecht horen. **De heer Bosch** is benieuwd wanneer Student & Starter het te duur zou vinden – als het een miljard blijkt te kosten? Hierop wijst **mevrouw Sturkenboom** erop dat de uitgaven in fasen gaan. We beginnen aan een

uitvoeringsprogramma van drie à vier jaar, kosten ongeveer € 50 miljoen. Daarna wordt een financiële strategie tot 2050 uitgewerkt.

De heer Van der Marel stelt dat er procesrisico ontstaat als de gemeente het advies van de Commissie van wijzen niet volledig volgt. De stad staat in dat geval niet heel sterk. **Mevrouw Sturkenboom** geeft aan waarde te hechten aan het voorkómen van rechtszaken; geld dat daarmee gemoeid is, besteedt zij liever aan het erfgoed.

Wie heeft het uiteindelijke mandaat? Wie bepaalt wat er in het samenwerkingsarrangement komt en wie bepaalt de volgorde? Wat willen we met de werven als ze eenmaal hersteld zijn, welke functie krijgen ze dan? Is het mogelijk om het plan aan te vullen met een visie daarop, inclusief de 'spookkelders?' Desgevraagd verduidelijkt mevrouw Sturkenboom dat zij niet wijziging van het bestemmingsplan Binnenstad beoogt, maar dat zij wél graag de spook- en weeskelders in beeld gebracht wil zien.

De noodzaak om het wervengebied aan te pakken heeft de gemeente toch wel enigszins overvallen, vindt mevrouw Sturkenboom. Bij het herstel van de Domtoren heeft haar fractie een motie ingediend om de toekomstige gemeenteraad eraan te herinneren dat er over honderd jaar opnieuw groot onderhoud nodig is. Is de wethouder bereid om zo'n herinnering ook op te stellen voor het wervengebied?

Het is **mevrouw Snippe (PvdD)** opgevallen dat niet bekend is wat de financiële gevolgen zullen zijn van het erkennen van volledige aansprakelijkheid. Voor haar fractie gaat het niet om een schuldvraag, maar om het erkennen en nemen van verantwoordelijkheid, juist omdat het om erfgoed gaat. Zij pleit ervoor om aansprakelijkheid te erkennen, om juridische procedures te voorkomen en om het vertrouwen van de eigenaren te herstellen. Mevrouw Snippe vraagt de wethouder om toe te zeggen dat de gemeente vanaf nu het voortouw neemt. Het werd al eerder gezegd: wie een monument bewoont, moet rekening houden met onderhoudskosten, maar van individuele bewoners kan niet worden gevraagd dat zij de staat van onderhoud van het hele wervengebied in de gaten houden. Hier ziet mevrouw Snippe een belangrijke rol voor de gemeente weggelegd.

Mevrouw Zwinkels vraagt of dit betekent dat het vertrouwen van de eigenaren alleen kan worden hersteld als de gemeente aansprakelijkheid erkent en alle kosten betaalt. Niet alleen daardoor, antwoordt **mevrouw Snippe**, het is niet met geld alleen op te lossen. Zij zou graag zien dat de gemeente aansprakelijkheid erkent. Bewoners willen zich gehoord voelen; schades moeten wat haar betreft individueel worden bekeken en de kosten moeten eerlijk worden verdeeld. Dat is dus maatwerk, concludeert **mevrouw Zwinkels**, wat naar haar mening het sterkst bijdraagt aan het herstel van vertrouwen.

Mevrouw Snippe merkt op dat het geen geheim is dat haar fractie sterk voorstander is van autovrije grachten. Beperkingen zijn wat de fractie betreft te laat ingevoerd (maart jl.). Van het aanstellen van een werfmeester voor dagelijks beheer is mevrouw Snippe voorstander; deze persoon kan in dienst zijn van de gemeente als de eigenaren het daarmee eens zijn. Misschien is één persoon niet genoeg, en moet het een team worden. In elk geval, stelt mevrouw Snippe, moet

het een blijvende functie zijn. Wat betreft de bomen in het wervengebied vraagt mevrouw Snippe de wethouder om toe te zeggen dat bomen zoveel mogelijk worden behouden, eventueel met behulp van tijdelijke constructies, ook al kost dat meer geld. Als er toch bomen gerooid moeten worden, ziet mevrouw Snippe graag herplant op dezelfde plek, mits dit niet schadelijk is voor de werf. Zij vraagt ook aandacht voor de FUPs (fauna-uittreedplaatsen) bij het herstel van de kademuren, en vraagt de wethouder om iets te zeggen over hergebruik van materiaal.

De heer Bosch doet de suggestie om bij motie te vragen om onderzoek naar dierenleven in het wervengebied.

[Vervolgens wordt de vergadering een ogenblik geschorst]

De wethouder
Naast de nodige kritische vragen had de commissie gelukkig ook complimenten voor allen die betrokken zijn geweest bij het programmaplan, zegt **de heer Diepeveen**, wat ook nog eens grotendeels in COVID-tijd moest worden samengesteld. Het draait om vertrouwen; dat komt in alle documenten tot uitdrukking, en de commissie bevestigde dat zojuist. Tijdens onlangs gehouden participatiebijeenkomsten bleek dat de gemeente wat dat betreft op de goede weg is – een bemoedigend begin. Voor het plan om een onafhankelijke werfmeester aan te stellen, is draagvlak. Het college wil de werfmeester zien als 'vooruitgeschoven post' van de gemeente; zij of hij moet 'accounthouder' zijn die de weg weet in de gemeentelijke organisatie. Keldereigenaren kunnen zich daarin vinden. Daarnaast is er waardering voor de maatregelen om zwaar verkeer te beperken en daarop intensiever te handhaven.

In het advies van de Commissie van wijzen kunnen zowel het college, de bewoners als de raad zich grotendeels vinden. De wethouder benadrukt dat de gemeente bereid is om te betalen voor schade die is veroorzaakt door iets dat binnen haar invloedssfeer ligt: zwaar verkeer, gebrekkige fundering van wal- en kluismuren en zo meer. Technisch expertonderzoek en –advies heeft uitgewezen dat er schadepatronen te onderscheiden zijn: schades dwars op de rijrichting wijzen op overbelasting (zwaar verkeer). De gemeente accepteert dat en neemt er verantwoordelijkheid voor. Schades in de lengterichting wijzen op zettingsverschil tussen muren en kelders, veroorzaakt door boomwortelgroei of verzakking. Ook daarvoor kan naar de gemeente worden gekeken. Voor het waterdicht maken van kelders (aanbrengen bitumenlaag) neemt het college het advies van de Commissie van wijzen over, en verruimt dit enigszins. Het is bekend dat de beschermlaag ongeveer dertig jaar meegaat. Waterdicht maken is naar de mening van het college een zaak van de eigenaar, waarbij wel de kanttekening wordt gemaakt dat de gemeente dan niets moet hebben gedaan of nagelaten wat de waterdichtheid aantast. Om de bitumenlaag te vernieuwen, moet de straat open tot aan de keldergewelven. Dit biedt de kans om het gewelf door een deskundige – op kosten van de gemeente – te laten inspecteren en het biedt de eigenaar de kans om meteen wat andere reparaties te laten uitvoeren (op eigen kosten). Het lijkt dan ook wel redelijk om de kosten voor het waterdicht maken te verdelen.

Lastig als er pas schadeonderzoek kan plaatsvinden als de straat eenmaal open is, merkt **de heer Van der Marel** op, wat te doen als gemeente en eigenaar het dan niet eens worden? **De**

wethouder verduidelijkt dat de straat in elk geval open moet om de bitumenlaag te vernieuwen; daar kan goed gebruik van worden gemaakt ('werk met werk maken').

Mevrouw Bijsterbosch merkt op dat de gemeente verantwoordelijkheid neemt voor schades, ontstaan door een oorzaak die binnen haar eigen invloedssfeer ligt. Waarom neemt het college de suggestie inzake bewijsvermoedens dan niet over? **De wethouder** wijst erop dat de Commissie van wijzen van mening is dat de meeste schadeoorzaken ('veertien van de vijftien') bij de gemeente kunnen worden neergelegd. Het college wil dat niet voetstoots overnemen, want uit het deskundigenoordeel blijkt dat de Commissie van wijzen oorzaken mist die door de technische bureaus wél worden genoemd, namelijk negentien à twintig oorzaken. Daar zijn er bij die niet zonder meer aan de gemeente of de overheid te wijten zijn. Neem bijvoorbeeld verdroging of bodemdaling; dat ligt niet primair in de invloedssfeer van de overheid, noch in die van de particuliere eigenaren. Deze zaken liggen als het ware in een 'collectieve ruimte.'

Eigenaren zullen zich wel drie keer bedenken voor zij de bitumenlaag zullen gaan vervangen, merkt **de heer Bosse** op, als zij niet vooraf volledige duidelijkheid hebben over de te verwachten rekening. Kan daar niet vooraf een schatting van worden gemaakt, waardoor er vooraf met de eigenaar kan worden overlegd in plaats van achteraf? Het zou vertrouwen wekken als de wethouder de raad een overzicht zou geven van het precieze aantal oorzaken dat de Commissie van wijzen onderscheidt en de oorzaken die het college ziet op basis van het voorlopig deskundigenoordeel en waarvoor de gemeente zich verantwoordelijk acht. **De wethouder** zegt dit toe; de raad ontvangt het overzicht in week 25.

Mevrouw Bijsterbosch vraagt de wethouder om een reflectie op de genoemde negentien oorzaken; is de motivatie sterk genoeg om van het advies van de Commissie van wijzen af te wijken? Hierop wijst **de wethouder** op de hoge kosten, € 450 miljoen gedurende dertig jaar. Voor de aanpak van de kelders wordt gerekend op de helft van dat bedrag, ongeveer € 250 miljoen. Toezegging: met de categorisering van schadeoorzaken zal het college aangeven wat het mogelijke gevolg zal zijn van bewijsvermoeden, mogelijk in een vertrouwelijke brief. **De heer Virginia** vraagt de wethouder om daaraan een indicatie van de waarde van de oorzaak toe te voegen, want vermoedelijk weegt niet elke oorzaak in elk deelgebied even zwaar. Volgens **de wethouder** wordt het dan wel ingewikkeld; het voorlopige deskundigenoordeel spreekt van 'multicausaliteit,' dus van meerdere oorzaken en ook van meerdere oorzaken tegelijk. De experts hebben ook gesteld dat de situatie per kelder sterk kan verschillen. Het college wil daarom, anders dan de Commissie van wijzen, het bewijsvermoeden niet toepassen. Hierdoor zou de gemeente zich namelijk genoodzaakt kunnen voelen om in een groot aantal gevallen te bewijzen dat het tegendeel het geval is. Overnemen van het bewijsvermoeden zou de financiële en juridische positie van de gemeente schaden. Het college vindt het zinvoller om samen met eigenaren opdracht voor onderzoek te geven, in plaats van bewijs te leveren van het tegendeel.

Mevrouw Bijsterbosch wijst op de uitzondering die de Commissie van wijzen noemt: als er een ondeugdelijke ingreep is gedaan of als een keldereigenaar overduidelijk geen goed onderhoud heeft verricht. **De heer Wijmenga** vult aan dat ook in dergelijke gevallen de kosten voor het onderzoek wel voor rekening van de gemeente moeten blijven komen. **De wethouder** bevestigt dit. In antwoord op de vraag van mevrouw Bijsterbosch geeft de wethouder aan dat het college

daarop terugkomt in het zojuist beloofde overzicht. Behalve de twee oorzaken die de Commissie van wijzen noemt, zijn er naar de mening van het college meer oorzaken aan te wijzen die in de invloedssfeer van de eigenaar liggen. Daarnaast zijn er oorzaken die zich meer in de 'collectieve ruimte' bevinden. Voorbeelden: de manier waarop de kelders zijn gebouwd, zettingsverschillen door slappe lagen in de ondergrond, bodemdaling, verschillen in het grondwaterpeil en zo meer. De gemeente voelt zich daar in zoverre verantwoordelijk voor dat men samen met de eigenaren een oplossing wil vinden voor die 'autonome oorzaken.'

Het college neemt het advies van de Commissie van wijzen over om een stichting op te richten. In deze stichting wordt op bestendige wijze gezamenlijk opdrachtgeverschap gerealiseerd, want een stichting is een rechtspersoon die misschien over honderd jaar nog steeds bestaat, en vormt een belangrijk element in het samenwerkingsarrangement. Vragen over de verhouding tussen gemeente en eigenaren in de stichting en de garantie dat eigenaren zitting zullen nemen in de stichting zijn in dit stadium nog niet te beantwoorden; dit moet nader worden uitgewerkt. Halfjaarlijks, tijdens de voortgangsrapportages in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten, kan daar meer over worden gezegd, of als er tussentijds aanleiding voor is.

Zoals gezegd is de stichting een belangrijk element in het samenwerkingsarrangement, want in die structuur wordt onder leiding van een onafhankelijk deskundige overlegd over de scope van het project, projectvoorbereiding, gezamenlijk opdrachtgeverschap, kostentoedeling en zo meer. Tijdens onlangs gehouden participatiebijeenkomsten hebben eigenaren erop aangedrongen om samenwerkingsarrangementen per gracht of per rak of per onderdeel samen te stellen. Een verstandig advies, vindt de wethouder, niet in het minst omdat dit vertrouwen wekt en ook omdat de aanpak dan zonder vertraging kan gaan beginnen op de tien plekken die er het slechtst aan toe zijn, waaronder de Kromme Nieuwegracht. De wethouder hoopt daarmee te kunnen laten zien dat het lukt om door middel van de samenwerkingsarrangementen te komen tot goed en gezamenlijk opdrachtgeverschap, tot herstel van vertrouwen en tot een eerlijke en eenvoudige kostenverdeling.

Het staat nog niet vast of er per rak of deelgebied een stichting wordt opgericht, of een overkoepelende stichting voor het hele gebied. Als de keuze valt op samenwerkingsarrangementen per rak, ligt het wel enigszins voor de hand om dan ook per rak een stichting op te richten. Desgevraagd geeft de wethouder aan dat het samenwerkingsarrangement zijn beslag krijgt in de bestendige vorm van een stichting. **Mevrouw Zwinkels** merkt op dat de Commissie van wijzen de oprichting van een vereniging heeft gesuggereerd, aanvullend op de stichting, om het belang van de eigenaren naar voren te brengen. **De wethouder** geeft aan dat ook daarover het gesprek kan worden gevoerd in de komende tijd.

Ten aanzien van het eigendomsvraagstuk beveelt de Commissie van wijzing 'horizontale natrekking' aan, maar dat gekozen moet worden voor 'verticale natrekking' als zich een dichtgemetselde muur of een andere afscheiding bevindt tussen het grachtenpand en de werfkelder. In dat geval is de gemeente eigenaar. Volgens de wethouder zijn er echter ook andere opvattingen mogelijk: soms heeft een eigenaar bewust een afscheiding gemaakt tussen grachtenpand en werfkelder, en wordt de kelder zelfstandig bewoond. In dergelijke gevallen, vindt

de wethouder, kan de gemeente niet het eigendom opeisen. Dit vraagt om zorgvuldig nader onderzoek.

Op de suggestie voor gebiedsprofielen is ingegaan in de raadsbrief. Daarin wordt ook gepleit voor integraal en breed binnenstadsoverleg. De wethouder denkt dat daar nog aanvullende suggesties bij aan de orde kunnen komen, zoals bijvoorbeeld het idee van Student & Starter voor een 'ondergrondse stad,' en de functie en het gebruik van de werfkelders. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst bleek dat eigenaren het niet eens zijn over de aanpak 'van gevel tot gevel.' De Commissie van wijzen plaatst er ook kanttekeningen bij. Het college pleit daar wél voor, al wordt ook wel ingezien dat dit niet op elke plek even relevant is. Op de Drift, Plompetorengracht en Kromme Nieuwegracht is dit dringend noodzakelijk, op de Oudegracht minder.

Mevrouw Zwinkels vraagt waarom er dan niet tóch voor gebiedsprofielen wordt gekozen; dit wijst toch op maatwerk? Omdat dat dubbel werk is, antwoordt **de wethouder**, want we hebben ook al de Omgevingsvisie Binnenstad en het Mobiliteitsplan. Het college ziet de meerwaarde er niet van in – wél van integraal overleg. In het wervengebied is grote behoefte aan breed overleg over allerlei kwesties, ook over verkeer op de grachten.

Evenals de Erfgoedwet spreekt het programmaplan van instandhoudingsplicht. Volgens de wethouder betreft dat zowel de overheid als de eigenaren.

Wat gaat er bij dit grote project anders dan bij eerdere grote projecten? De wethouder licht toe dat het Programmaplan Wervengebied onder de Regeling Risicovolle Projecten zal vallen. Er is uitvoerig stilgestaan bij het model *three lines of defence*; de aanpak van het wervengebied bevat veel meer dan voorheen elementen van financiële bewaking. Of de gemeente Utrecht elders subsidie aan kan trekken, is nu nog niet te zeggen. Hierop zal de wethouder terugkomen bij de behandeling van de Voorjaarsnota (2022).

Is het denkbaar dat kwetsbare plekken versneld autovrij worden gemaakt? De wethouder wil dat wel! Het tempo moet echter financieel haalbaar zijn. De suggestie zal worden meegenomen in de prioritering voor het autovrij maken van de binnenstad en de wethouder zal erop terugkomen in de 'oorzakenbrief,' zie hiervóór, r. 545 e.v. **De heer Bosch** vraagt zich af of hiermee dan een lang gekoesterde wens van GroenLinks in vervulling gaat – of kan met zekerheid worden gezegd dat autoverkeer schade toebrengt? Hoe moeten bewoners in de binnenstad wonen als deze autovrij wordt gemaakt? **De wethouder** wijst erop dat het autobezit in de binnenstad afneemt; deze trend is al langer gaande.

Informatie over de resultaten van meer handhaving wordt opgenomen in de tweejaarlijkse voortgangsrapportage.

Bomen: zoveel mogelijk behoud, dat is de inzet, stelt de wethouder. Als dat na zorgvuldige afweging toch niet lukt, wordt er herplant. De wethouder zal de vraag meenemen of klimaatbestendigheid expliciet in het programmaplan kan worden opgenomen. De raad ontvangt hierop een schriftelijke reactie, evenals op het verzoek om rekening te houden met FUPs en om te onderzoeken of materiaal kan worden hergebruikt.

De gemeente laat verschillende schepen varen, bijvoorbeeld de bierboot en de afvalboot. Meer vervoer over water ligt wel enigszins voor de hand, maar ook het water is kwetsbaar. Bestudeerd worden de mogelijkheid echter wel (plan van aanpak goederenvervoer).

Wat betreft handhaving en het innen van boetes, met name bij transporteurs uit Oost-Europese landen, is de gemeente bezig met een aanpak door transporteurs uit die landen aan te spreken. Handhaving wordt geïntensiveerd, onder andere met behulp van een camerasysteem. Verder wordt de handhaving opgeschaald van zeven uren naar tien uren per dag en moeten overtreders direct op de weegbrug. Daardoor kunnen hogere – en dus effectievere – boetes worden opgelegd. **Behandelend ambtenaar de heer Van den Bogaard** vult aan dat er op vier locaties paaltjes zijn geplaatst (voor hulpdiensten te passeren). In overleg met de Veiligheidsregio Utrecht wordt gezocht naar palen waar met name de brandweer wél langs kan, maar vrachtverkeer niet.

Gemiste vragen

- Wat te doen als de vorige eigenaar van een kelder in de jaren 1990 niet meedeed aan het waterdicht maken? **De wethouder** licht toe dat voor de huidige eigenaren hetzelfde geldt als voor spijtoptanten: zij kunnen alsnog meedoen, conform de regeling uit de jaren 1990 (60/40 regeling)

- Hoe wil de wethouder mensen die niet willen meedoen, ervan overtuigen om dat wél te doen? Er zijn wel mogelijkheden, zegt de wethouder, onder andere in het kader van de Erfgoedwet, maar andere wettelijke instrumenten zijn er ook. Deze worden achter de hand gehouden, maar hoeven hopelijk niet te worden ingezet.

- Hoe wordt ervoor gezorgd dat eigenaren die wel meedoen zich blijven inspannen voor het onderhoud van de wethouders, inclusief hun rechtsopvolgers? Dit wordt nader uitgewerkt in het samenwerkingsarrangement en in de stichting.

- De wethouder heeft wel iets gezegd over afgesplitste kelders, maar niet over spookkelders, of kelders waarvan de eigenaar niet te vinden is. Volgens de wethouder is daar het laatste woord nog niet over gezegd. Dit vraagstuk wordt nog bestudeerd.

- Kan de visie op of de aanpak van de spookkelders worden opgenomen in het Omgevingsplan Binnenstad? De wethouder neemt dit mee, maar geeft aan dat hij zich ook kan voorstellen dat mevrouw Sturkenboom hierop nog wil terugkomen bij de raadsbehandeling.

- Wat wordt er op korte termijn gedaan aan de stagnerende hemelwaterafvoer? Daar is volgens de wethouder al veel aan gedaan; waterdicht maken heeft nu echter prioriteit.

- Zijn onverwachte knelpunten in de komende drie jaar meegenomen in de begroting? Ja, zegt de wethouder, maar niet onbeperkt. Er is wel een post 'Onvoorzien,' maar dat laat onverlet dat er toch nog wel onaangename verrassingen tevoorschijn zullen komen.

- Is deskundigheid in de projectorganisatie voldoende gewaarborgd? In het IPM-model is zeer veel deskundigheid opgebouwd en de basis is op orde, maar er zal ook extra deskundigheid aangetrokken moeten worden.

- Herplanten van bomen aan de Plompetorengracht, conform het programma van 2012. Hierop komt de wethouder schriftelijk terug.

- Hoe denkt de wethouder over afspraken vooraf over verdeling van de kosten? De wethouder geeft aan dat op voorhand niet wordt uitgesloten dat er een andere verdeling dan 50/50 wordt afgesproken. In de komende tijd zal op rakniveau ervaring opgedaan worden met kostenberekeningen en kostentoedelingen; het zou wel kunnen dat daar oplossingen worden gevonden die zonder meer breed toepasbaar zijn.

Tweede termijn

De voorzitter stelt vast dat bijna geen enkele fractie nog spreektijd over heeft. **De heer Wijmenga** wijst erop dat de wethouder een uitvoerige schriftelijke reactie heeft toegezegd; hij stelt voor om de tweede termijn te verplaatsen tot na ontvangst van die brief. Hiermee gaan allen akkoord.

4. Toezegging

De raad ontvangt zo spoedig mogelijk een brief

- waarin een overzicht waarin de door de Commissie van wijzen genoemde schadeoorzaken aan de werven naast de door de drie onderzoeksbureaus genoemde schadeoorzaken worden geplaatst;
- waarin een financiële vertaling van het door de Commissie van wijzen geadviseerde bewijsvermoeden.

De raad krijgt ook een reactie op de onderwerpen bomen Plompetorengracht, klimaatbestendigheid, FUPs en hergebruik van materialen, en een duiding van kwetsbare plekken die zich lenen voor versneld autovrij maken, maar daar is wat meer tijd voor nodig. De wethouder verwacht hierop tijdens de raadsbehandeling (17 juni a.s.) te kunnen terugkomen.

5. Vervolg

Voor de tweede termijn wordt de commissievergadering hervat op 10 juni a.s.

6. Schorsing

De voorzitter bedankt de commissieleden en de wethouder voor hun aanwezigheid en inbreng, en schorst de vergadering tot 10 juni a.s.

Toezeggingen

Wethouder Diepeveen

- Zal met betrekking tot agendapunt Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied de raad voor de 10e juni een brief toezenden met o.a.
  - een overzicht waarin de door de commissie van wijzen genoemde schadeoorzaken aan de werven naast de door de drie onderzoeksbureaus genoemde schadeoorzaken worden geplaats;
  - een financiële vertaling van het door de Commissie van Wijzen geadviseerde Bewijsvermoeden.

- Zal de raad voor 17 juni een brief toezenden met o.a.
  - een duiding van kwetsbare plekken die zich lenen voor versneld autovrij maken
  - en waarin teruggekomen wordt op de onderwerpen klimaatbestendigheid, fub's, bomen Plompetorengracht en hergebruik van materialen.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare ochtendvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	10 juni 2021
Locatie	Stadhuis Raadszaal, Stadhuisbrug 1
Verslag door	G.J. van der Kroon (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitter: de heer M. de Pagter. De wethouders: de heer K. Verschuure en mevrouw L. van Hooijdonk. De Leden: de heer B. Işik (PvdA), de heer C. Bos (Stadsbelang Utrecht), mevrouw . E. Oosters (Student & Starters), de heer D. Bosch (PVV), mevrouw A. Sasbrink (PvdD), de heer I. El Abassi (DENK), de heer T. Schipper (SP), mevrouw F. de Koning (GL) de heer B. van Steeg (CDA) , de heer J. Wijmenga (CU), mevrouw S. Schilderman (D66), de heer G. te Hoonte (VVD), de heer F. de Kok (griffie)

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte, ochtend

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 1
3. Verslagen 2
4. Toezeggingen/moties/brievenlijst en Lange Termijn Agenda 2
5. Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 2

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet alle aanwezigen en de mensen die thuis meekijken van harte welkom.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De **voorzitter** meldt dat voorgesteld wordt een punt van de agenda af te voeren. Hij wil horen wat de aanwezigen daarvan vinden, want hij heeft begrepen dat dit voorstel niet door iedereen verwelkomd wordt. Er volgt een ordedebat waarin het voorstel is (van de heer Bos) om de bespreking van het Mobiliteitsplan en de Ruimtelijke Strategie Utrecht pas na het zomerreces aan de orde te hebben. Dit omwille van de nodige voorbereidingstijd, hetgeen tot een betere besluitvorming zal leiden. Zoals gezegd, niet iedereen is daar gelukkig mee. Het nu volgende

ordedebat vat de voorzitter ten slotte samen met te concluderen dat er een meerderheid is om beide onderwerpen vandaag wel te behandelen. De agenda wordt dus ongewijzigd vastgesteld.

3. Verslagen

Conceptverslag openbare commissie Stad en Ruimte van 27 mei 2021
Er zijn geen wijzigingen ontvangen op dit verslag. Het verslag wordt hiermee vastgesteld.
Er blijken ook geen vragen of opmerkingen te zijn naar aanleiding van het verslag.

4. Toezeggingen/moties/brievenlijst en Lange Termijn Agenda

De voorzitter concludeert dat de toezeggingen-, moties- en brievenlijst en de Lange Termijn Agenda zijn vastgesteld.
De heer **Te Hoonte** stelt vast dat in de Lange Termijn Agenda veel onderwerpen zijn opgeschoven, bovendien is zojuist vastgesteld wat wel en niet voor de zomer gaat plaatsvinden. Hij wil weten of de termijnagenda daarop aangepast wordt.
De voorzitter laat zich informeren en stelt vast dat de Lange Termijn Agenda nu is vastgesteld.

5. Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Voor dit agendapunt zijn de wethouders Verschuuren en Van Hooijdonk aanwezig.
De tweede termijn van deze behandeling zal in de volgende commissievergadering plaatsvinden.
De **voorzitter** leidt het onderwerp in.

De heer **Wijmenga** begint met aan de woorden van de heer Te Hoonte van vorig jaar (9 juni) te herinneren dat hij het veel te optimistisch vond te veronderstellen dat de RSU binnen een jaar klaar zou zijn en aan de raad voorgelegd zou kunnen worden. Het college en zijn ambtenaren werken kennelijk harder dan sommige mensen denken.
De heer **Te Hoonte** meent te kunnen constateren dat de RSU toch later is dan gepland, vandaar ook het ordedebat van een kwartier van zojuist.

De heer **Wijmenga** zet zijn betoog voort en wijst erop dat het aantal inwoners in Nederland groeit en dat hij verwacht dat die groei nog wel even door zal gaan. Dit leidt tot een toenemende druk op de stad en daar moet men zich op voorbereiden. Tegelijkertijd moet bepaald worden waar Utrecht zijn grenzen trekt. Er ligt daartoe nu een flink aantal voorstellen voor waar zijn fractie positief over is. Hij wijst daarbij op de profielen, waarbij hij zich afvraagt hoe het college denkt dat tot uitdrukking te gaan brengen. Hij vraagt zich af of er nu niet al in dit stuk richting gegeven moet worden aan de ontwikkeling richting een verdichtende stad. Wat het mogelijk maken van dubbelgebruik van ruimten betreft, wijst hij erop dat zijn fractie in het verleden gepleit heeft voor het overkluizen van wegen en sporen als mogelijkheid om ruimte toe te voegen. In de ideevorming daaromtrent mist hij de mogelijkheden voor wegen. Kijkend naar Overvecht, constateert hij dat grote ontwikkelingen daar pas in fase 4 aan de orde te komen, terwijl er juist nu heel veel geld is voor Overvecht. Daarom vraagt hij zich af of het niet beter is om Overvecht naar voren te halen in de fasering en daarbij dan ook gebruik te maken van de ideeën die vanuit die wijk zijn aangedragen. Hij hoort het college daar graag over.

De heer **Bosch** wil van de CU horen of men daar dan van mening is dat het vele geld dat er voor Overvecht is, besteed moet worden aan het ondertunnelen van dat deel van de stad.

De heer **Wijmenga** wijst erop dat er veel geld beschikbaar is gesteld om de wijk meer kracht te geven. Dat kan op verschillende manieren gebeuren, zoals het investeren in de ruimtelijke omgeving, maar ook in het meer beschikbaar stellen van BOA's of het opknappen van woningen. Het gaat om een combinatie en de ideeën vanuit de wijk vormen een waardevolle toevoeging daaraan. Ondertunneling vindt hij een mooi idee en daarom vraagt hij zich af of dat iets is dat gerealiseerd zou kunnen worden. Daarom hoort hij er graag van het college over.
Dan de voorzieningen: de Barcode maakt zichtbaar wat de behoefte is. De vraag is alleen hoe ervoor gezorgd kan worden dat die voorzieningen ook ten goede komen van de bestaande stad.

Hij las daar niet zo veel over terug in de RSU. Uitgangspunt van zijn fractie hierbij is de huidige bewoners te laten profiteren van die uitbreiding van voorzieningen in de stad. Dat brengt hem meteen bij een zorgpunt ten aanzien van de RSU, namelijk de sport. Op pag. 167 staat dat er voor een aantal sportvoorzieningen nog ruimte gezocht moet worden. Er wordt verwezen naar de randen van de stad (gemeente) of Rijnenburg. Zijn vraag daarbij is wanneer die knoop doorgehakt gaat worden. Heeft het college daar gedachten over of moet hierover nu besloten worden?
Een volgend zorgpunt is 'hoogbouw' (pag. 125) waar sprake is van een incidentele afwijking. Hij pleit ervoor die tekst minder cryptisch te maken en dat volgens de regelen der kunst gewoon te regelen via een raadsbesluit. Hij overweegt een amendement. Mocht het college die tekst nu al aanpassen, laat men dan ook meteen goed kijken naar de samenhang tussen beslispunt 2 van het raadsvoorstel en pag. 137 (de nieuwe knooppunten). Het raadsvoorstel noemt andere knooppunten dan de RSU doet.

De heer **Van Steeg** is het wat de hoogbouw betreft eens met de heer Wijmenga. Hij herinnert aan de ingediende motie en wil weten hoe die motie is teruggekomen in deze RSU.

De heer **Schipper** wijst erop dat hij aan het eind van de raadsinformatiebijeenkomst van vorige week erop wees dat de SP in 2020 akkoord is gegaan met de uitgangspunten van de RSU. Die uitgangspunten worden nu getoetst in dit raadsvoorstel. Hij hoopt dat die 'tienminutenstad' niet al te letterlijk wordt genomen, want het is helemaal niet erg om iets verder te fietsen naar je sportclub of culturele voorziening. Niet alles kan overal en hoeft ook niet overal.
De bedenkingen van de SP liggen op het vlak van wonen, ruimtelijke ordening, verkeer en mobiliteit, groen en nog wat losse nummers.
Wonen en ruimtelijke ordening: De Werkplaats tot maximaal 8900 woningen inbreiding in Overvecht. De RSU loopt hier zwaar op vooruit. Hij is het eens met degenen die de slimme transformatie geen goed idee vinden. Wat hem betreft moet het college serieus kijken naar het alternatief dat tijdens de informatiebijeenkomst is aangedragen door het wijkplatform. 56% verdichten in Overvecht vindt hij veel te zwaar. Bovendien moet de wijk ook nog eens van het gas af. Er is grote onrust in de wijk over die plannen. Hij roept op die onrust serieus te nemen.
Dan de inbreiding met 3000 woningen op het Kanaleneiland. Hij vraagt zich af 'waar dan en hoe dan?'

Mevrouw **Schilderman** herkent de spanning betreffende de inbreiding van Overvecht. Dat betekent enerzijds iets voor het woningtekort en de wijkvernieuwing. Aan de andere kant geldt dat het bestaande groen beschermd moet blijven. Zij wil van de SP horen of men daar vindt dat er helemaal niets mag gebeuren of dat men met elkaar de balans wil zoeken. Als het het tweede is dan vindt de SP D66 aan haar kant. Verder wil zij weten of de wethouder bereid is te bekijken hoe de mensen in Overvecht meegenomen kunnen worden in de plannen, zodat zij zich gekend voelen en de verdere verstedelijking daar eerder ervaren als een kans dan als een bedreiging.

De heer **Schipper** herinnert aan zijn motie van 21 januari. Hij vindt niet voor niks dat als er met een zodanige verdichting gewerkt gaat worden dat niet zonder aantasting van het groen kan. Dat wil de SP niet. Men wil dat de Overvechters meegenomen worden. Nu gaat het over hun hoofden heen en daar komt ook nog eens onvrede met het aardgasvrij maken bij. Dat schept geen vertrouwen. Daar wil hij voor waken.
Hij gaat verder over de inbreiding van het Kanaleneiland. Hij begrijpt dat het nieuwbouwprogramma van het voormalig ziekenhuis Oudenrijn daar bij hoort. Dat is al opgeleverd, daarom vraagt hij zich af waarom dat nog geplaatst wordt in de ambities tot 2040. De wethouder spreekt van een toevoeging van 2100 woningen op Kanaleneiland en Transwijk. Hij roept op geen groen vol te bouwen of eengezinswoninkjes in Transwijk plat te bombarderen. Hij hoopt dat de wethouder dat kan bevestigen, anders heeft hij een probleem met de SP.
Dan de harde plancapaciteit. Daar horen ook de aantallen uit de prestatieafspraken bij, volgens het college. Hij wijst erop dat er nog projecten uit de Utrechtse opgave I van het begin van deze eeuw op deze lijst staan. Hoezo is dit harde plancapaciteit, zo vraagt hij zich af? Hij krijgt hier graag een reactie op.
Dan de Jaarbeurs: gaan die zich ook aan de Woonvisie houden en het programma van 2000 tot 3000 woningen daar, zo vraagt hij zich af? De plannen voor uitstel van de plannen daar stellen hem allesbehalve gerust. Volgens hem komen er daar meer dure spullen te staan. Kan de wethouder bevestigen dat hij de Jaarbeurs aan de Woonvisie gaat houden? De SP vindt sowieso dat al die bouwplannen in dat gebied wel een heel zware belasting vormen voor dat deel de stad.

Dat maakt het ook noodzakelijk dat de doorsteek Papendorp wordt gemaakt. Dat lijkt hem slecht nieuws voor de omgeving daar.
Verder wijst hij erop dat in de Ruimtelijke Strategie maar ruimte is voor maximaal 300 plekken extra asielopvang. De SP vindt dat wel erg weinig. Het zal hem namelijk niet verbazen als er in de komende decennia nog diverse vluchtelingencrises op ons afkomen. Dus wat de SP betreft, wordt daar meer rekening mee gehouden. Ook daar krijgt hij graag een reactie op.
Tot slot verwijst hij naar de passage in § 4.2.1 over Wonen waarin flexwerk en onbetaalbare woningen als oorzaak genoemd dat middeninkomens in de knel komen. Er wordt gedaan alsof dat natuurwetten zijn. Het zijn gewoon gevolgen van decennia neoliberaal beleid. De mensen trekken de stad uit en deze RSU gaat dat niet oplossen.
Dan Verkeer. Hij begint met te constateren dat het college het hoofd in de schoot heeft gelegd en volledig gaat voor de verbreding van de A27. Of moet hij het anders zien en wordt er tekstueel voorgesorteerd op boze VVD'ers uit Den Haag? Moet er niet gewoon een persbericht uit, vraagt hij het college, waarin deze acceptatie wordt erkend? Dat zou duidelijk maken waar het college staat.
Dan de tramfetisj van dit college. Het is inmiddels bekend wat het kost om dat systeem werkende te krijgen. Als het daarvan komt, dan toch alsjeblieft niet door het groen! Hij roept op eerst te bekijken wat met het bestaande geld tot stand gebracht kan worden om daar dan vervolgens het programma op aan te passen. Verder wil hij horen of het college definities kan geven van wat met betaalbare en betrouwbare openbaarvervoersverbindingen wordt bedoeld voor de ontsluiting van de wijken. Hij stelt nogmaals dat de stad af moet van het verdienmodel voor het openbaar vervoer. Hij krijgt daar graag een uitleg over.
Het groen. Hij las laatst over de plannen voor uitbreiding van het park Transwijk. Hoe vroeg hij zich daarbij af 'waar en hoe dan?' Hij hoort het college daar graag nader over. Wat de SP betreft blijft Rijnenburg zo lang mogelijk groen. De fractie staat nog steeds achter de uitgangspunten in de volgorde van de groei van de stad.

De heer **Te Hoonte** is benieuwd te horen hoe de SP aan de ene kant kan zeggen dat het in Overvecht te snel gaat en aan de andere kant pleit om Rijnenburg open te houden.

De heer **Schipper** antwoordt dat hij aanstonds iets gaat zeggen over zijn visie op de groei van de stad en in welke mate dat kan. De SP denkt dat als die uitbreiding al moet, dat dan toch eerst binnen de stadmuren moet gebeuren. En pas in laatste instantie in Rijnenburg.

De heer **Bosch** vraagt de SP te reflecteren op het feit dat de woningbouwcorporaties zeggen dat binnenstedelijk bouwen er juist voor zorgt dat zij bijna geen woningen kunnen bouwen en dat zij daar juist uitleglocaties als Rijnenburg voor nodig hebben.

De heer **Schipper** vindt sociale woningbouw inderdaad belangrijk en hij moet het college nageven dat men daar in ieder geval het streven heeft om 35% te realiseren. Tegelijkertijd moet men ook zuinig zijn op het groen van de stad. Rijnenburg is niet de meest geschikte plek om te bouwen, gezien de lage ligging ervan. De SP staat achter de volgorde van de Ruimtelijke Strategie.

De heer **Işik** hoort de heer Schipper zeggen meer woningbouw te willen, terwijl hij er tegelijkertijd op wijst dat de uitbreiding van het Kanaleneiland een verzwaring is. De heer Schipper weet dondersgoed dat de betaalbaarheid in de bestaande stad gewoon niet goed gaat. Tegelijkertijd gaat de SP bouwen in Rijnenburg uitsluiten. Hoe eerlijk is zijn verhaal?

De heer **Schipper** benadrukt gezegd te hebben de polder Rijnenburg zo lang mogelijk open te willen houden om eerst de mogelijkheden binnen de stad te verkennen. Het is ook onzin ervan uit te gaan dat er morgen al begonnen kan worden in Rijnenburg. De SP staat dus achter de keuze die het college hierin maakt. Hij had daar alleen een aantal kanttekeningen bij.

De heer **Te Hoonte** wijst erop dat de heer Schipper zojuist ook heeft uitgelegd waarom hij in Overvecht ook niet meteen wil bouwen.

De heer **Schipper** meent gezegd te hebben dat er goed gekeken moet worden naar het plan voor daar, omdat daarmee een flink stuk voor de verdichting van Overvecht opgevangen kan worden.

De heer **Van Steeg** zegt het pleidooi van de heer Schipper te waarderen, maar dat het ook gaat om de betaalbaarheid van woningen. Als men het groen m.n. in de binnenstad wil behouden, dan blijft er weinig over om daar ook nog eens betaalbare woningen te bouwen.

De heer **Schipper** oppert dat men de groei in deze mate niet moet willen. Bovendien is er nog geen kwartje uit Den Haag voor de dan benodigde infrastructuur. Het bouwtempo moet aangepast worden aan hetgeen men waar kan maken.

De heer **Te Hoonte** wijst erop dat er ook nog geen kwartje is voor de tramlijnen die het college wil aanleggen.

De heer **Schipper** meent zojuist te hebben gezegd dat het college een tramfetisj heeft.
Hij zet zijn betoog voort met de mededeling dat de SP benieuwd is wat er van dat energielandschap terecht gaat komen.
Hij vindt dat er in dit document weinig over energieopslag wordt gezegd, dat toch een belangrijk onderdeel is van de transitie. Misschien dat het college daar wat toelichting op kan geven.
Paragraaf 4.1.3 vond hij een hele nare passage. Daar staat namelijk dat in 2040 62% van de volwassen bevolking overgewicht heeft. Omdat het in dit document steeds over ambities gaat, vraagt hij zich af of dat zo opgeschreven moet worden. In § 124 wordt ineens intelligentie toegevoegd aan de Barcode en dan volgt een opsomming van dingen die al gebeuren.
Merkwaardig. Hij wees er al op dat de RSU zwaar afhankelijk is van cofinanciering van Rijk, provincie en Europa. Hij denkt dat men het niet zal redden met de genoemde 7,1 of 7,2 miljard euro. De voorlopige conclusie van de SP is dan ook dat men hiermee te veel hooi op de vork neemt zonder zicht op afdoende financiering en dát met alle opgaven die de stad kent. Ook vraagt hij zich af of deze mate van groei gezond is. De SP denkt dat het uiteindelijk ‘een flink portie minder zal worden’. Verder is men het dus niet eens met een aantal keuzes die het college maakt, waardoor voor de fractie van de SP dit document de toetst der kritiek niet kan doorstaan.

Mevrouw **Oosters** begint haar betoog met erop te wijzen dat in maart 2019 haar partij een toekomstvisie voor Utrecht 2030 neerlegde. Nog geen drie jaar later wordt er over 10 jaar verder in die toekomst gesproken. Zij vindt het fantastisch om op een dergelijke wijze na te denken over de toekomst van de stad. De ambities zijn fors en de uitdagingen zijn groot. Haar partij wil een bijdrage leveren aan deze toekomstvisie. Zij heeft daarom nog wat kanttekeningen en aanmoedigingen betreffende ‘wonen, levendigheid en duurzaamheid’.
Wonen, waarvan de betaalbaarheid hoog op de agenda staat. Zij mist toch een visie op wat voor soort woningen dat dan zouden moeten zijn. Het is niet alleen de ruimte die de komende 20 jaar gaat veranderen, maar het zijn ook de mensen en de wijze waarop zij samenleven. Haar fractie ziet daarom graag dat er in de RSU wordt gefocust op onzelfstandige huisvesting en ruimte wordt gezocht en geboden voor coöperatieve woonvormen. Utrecht is de snelst groeiende stad van Nederland en daarom is de woningbouwopgave de belangrijkste opgave. Daar verdient Rijnenburg alle aandacht. De ambities voor de polder staan nu te abstract en onduidelijk geformuleerd. Zij roept op een keuze te maken en een concrete stip op de horizon te zetten. Het volledig verdichten van de binnenstad gaat de woningcrisis niet oplossen.
Dan creatieve woonvormen: zij roept op te gaan voor verticale dorpen en die 150 meter los te laten. Het is de tijd om de hoogte in te gaan, zoals het ook tijd is om te gaan bouwen boven het spoor. Dat is wellicht op de lange termijn wel mogelijk. Vandaar haar vraag aan de wethouder om deze ambitie ook op te nemen in de RSU.

De heer **Wijmenga** wijst op de veiligheidsissues verbonden aan het bouwen boven het spoor, waardoor aan die ambitie op de voorzienbare termijn geen oplossing gegeven kan worden. Misschien dat mevrouw Oosters daar nog een reactie op heeft?
Verder het bouwen. Hij hoort graag welke ambities de partij van mevrouw Oosters zelf heeft als zij stelt dat die 150 meter niet ambitieus genoeg is. Waar ligt voor haar die grens dan?

Mevrouw **Oosters** geeft toe dat er aan het bouwen boven het spoor haken en ogen zitten. Daarom ziet zij ook dat dat soort bouwen op de voorzienbare termijn ook niet gaat lukken. Zij denkt echter dat als er een meerderheid voor komt in de raad en de ervaring elders ter wereld laat zien dat dat wel kan, dan denkt zij dat het ten slotte toch gaat lukken. Daarom denkt zij dat zo’n ambitie voor 2040 best neergelegd mag worden.

Verder hoeft er voor haar ook niet hoger dan 150 meter gebouwd te worden, maar zij vindt het niet nodig om daar harde grenzen voor neer te leggen. Zij denkt dat het wegens de verdichting van de stad wel nodig is dat er de hoogte in gegaan wordt.

De heer **Işik** hoorde mevrouw Oosters in eerste instantie de betaalbaarheid benadrukken. Is mevrouw Oosters het echter met hem eens dat hoe hoger men gaat bouwen hoe duurder dat wordt?

Mevrouw **Oosters** ziet dat niet direct in.

De heer **Işik** raadt haar aan daar even studie van te maken. Hoe hoger er gebouwd wordt, hoe duurder het wordt. Dus als de raad de betaalbaarheid zo hoog in het vaandel heeft, dan dient men zich te beperken in het in de hoogte bouwen.

De heer **Te Hoogte** verzucht hoe mooi het was geweest als de stad een visie Hoogbouw had gehad, zoals de aangenomen motie ook opdraagt. Wat vindt mevrouw Oosters ervan dat die er niet is?

Mevrouw **Oosters** geeft aan die door haar gevraagde motie graag gerealiseerd te zien, vandaar dat zij er nu ook aan refereerde. Zij dankt de heer Işik voor diens studieuze aansporing, maar zij denkt dat zij daar wel uitkomt.
Wat de levendigheid betreft, vliegen de barcodes de raadsleden om de oren, aldus spreekster. Student & Starters wil net als het college graag nieuwe stadscentra creëren. Dat is niet meer dan een noodzaak met de groei die Utrecht zal doormaken. Zij verschilt wel van mening over de vraag hoe die stadscentra moeten worden ingericht. Toegankelijke openbare ruimte is hierin bepalend plus groen en misschien wel zwembaden. Plekken om te ontmoeten en plekken waar je echt wilt zijn om zo de druk over de stad te verspreiden. Een ander essentieel onderdeel daarvan is horeca. In de RSU wordt voornamelijk gefocust op de bestaande horeca. Zowel buurt- als nachthoreca acht zij essentieel voor een echt stadscentrum. Dat aspect moet echt terugkomen om de Barcodes van de knelpunten te laten slagen.

De heer **Bosch** grijpt terug op hetgeen mevrouw Oosters zei over toegankelijke openbare ruimtes. Hij wijst op een gebied (Merwedekanaalzone) waar dan toch uiteindelijk een soort conciërge in het leven geroepen werd die de sleutel heeft en het ’s avonds afsluit. Begrijpt hij goed dat Student & Stad dat toch geen goed idee vindt?

Mevrouw **Oosters** vindt dat de heer Bosch hier de spijker op zijn kop slaat. Daarom benadrukte zij dat als het om nieuwe openbare ruimten gaat, het ook daadwerkelijk openbare ruimten zijn.
De ruimte is schaars, zo zet zij haar betoog voort. Organisatoren van evenementen lopen daar ook enorm tegenaan, terwijl Utrechters met veel plezier naar grote evenementen gaat. De locatie-profielen stellen haar fractie niet gerust. Als het college evenementen niet uit de stad wil verjagen dan moet daar plek voor geboden worden op een manier dat er zo min mogelijk weerstand en zo min mogelijk weerstand is. Evenementenlocaties moeten wat haar betreft zo veel mogelijk terugkomen in de RSU. Zij hoort graag hoe het college hierover denkt.
Een onderdeel van leefbaarheid is creativiteit, het rafelrandje dat de stad dient te hebben.

De heer **Wijmenga** is van mening dat dan wel even precies geweest moet worden wat dan die locaties zijn voor grote evenementen. Er zijn immers bewoners die beducht zijn voor overlast.

Mevrouw **Oosters** geeft aan dat zij het juist daarom niet over die concrete locaties heeft, omdat ook zij die knelpunten ziet. Dus als je nu al dat soort knelpunten ziet, geef dan in zo’n visie voor 2040 aan waar je wel dat soort evenementen denkt te kunnen laten plaatsvinden zonder dat je ze meteen uit de stad wilt verjagen.

Volgens de heer **Wijmenga** denkt mevrouw Oosters aan een bepaalde polder bezijden bebouwd gebied waar prima grote evenementen kunnen plaatsvinden.

Mevrouw **Oosters** wil best refereren aan mevrouw De Koning die over die suggestie werd uitgejouwd tijdens de commissie. Zij is echter helemaal niet negatief over die suggestie en denkt dat er wel meer van dat soort voorbeelden zijn.

Een groot deel van die levendigheid is dus ook die creativiteit. Dat aspect baart haar grote zorgen. Haar partij is een groot fan van het Westerkwartier. Zij zou graag zien dat zij die ruimte blijven krijgen zonder veel wensen en regels op te leggen. Haar partij zou het liefst zien dat er nog meer gebieden zouden worden aangewezen waar mensen hun creativiteit de vrije loop kunnen laten. Zij roept het college op hiernaar op zoek te gaan.
Vervolgens stelt zij vast dat dit alles gepaard gaat met de grootste uitdagen voor de komende 20 jaar en dat is het bestrijden van de klimaatcrisis. Natuurlijk wordt die strijd voor het grootste deel beslecht bij de RES, maar zij ziet tot haar tevredenheid dat het college dit voor een groot deel ook mee wil nemen in de RSU. Zij ziet in dat kader graag dat daken en groen gecombineerd worden door groene daken, zonnepanelen, het verjagen van auto's uit de binnenstad, gasvrije huizen en het zoeken van inventieve vormen van energieopwekking. Zij roept het college op daarin voorloper te zijn.
Zij sluit af met het uitspreken van de wens over 20 jaar nog in Utrecht te wonen en de stad te kunnen zien, zoals zij deze nu voor haar ziet.

Mevrouw **Sasbrink** wijst erop dat deze ruimtelijke strategie op grote lijnen duurzamer is dan de huidige. Maar daarmee is meteen wel alles gezegd, want de PvdD heeft er nog steeds grote problemen mee, omdat deze RSU nog steeds uitgaat van groei. Dat noemt zij een verkeerd fundament dat het lastig maakt om dit document te beoordelen. De groei lijkt nu als voorwaarde gesteld te worden voor het realiseren van andere voorzieningen die bijdragen aan een gezonde stad. Maar ook zonder groei moet ervoor gezorgd worden dat Utrecht klimaatneutraal is, de tekorten voor sport en andere voorzieningen zijn ingelopen en de kwantiteit en kwaliteit van het groen in en om de stad omhoog is gegaan. Dan werkt het niet als men in de vicieuze cirkel blijft ronddraaien van meer, meer en meer. Daarom is haar vraag welke mogelijkheden het college ziet om die groei af te remmen en aan te geven waar de grenzen aan de groei zitten. Kan het college een scenario toevoegen waarin de stad niet groeit of misschien een tussenscenario waarin het langzamer gaat? Dat zag men vorig jaar al gebeuren. De groei was minder groot dan verwacht en dat leidde tot het terugdraaien van investeringen in de Voorjaarsnota. Men kan er dus maar beter van uitgaan dat er grenzen aan de groei zijn.
In haar bijdrage gaat zij nog in op de Barcode, mobiliteit, klimaat, dieren en groen.
In de Barcode worden woningen gezien als draagvlak voor ontwikkelingen. In principe onderschrijft zij die systematiek ook, maar volgens haar is het ook niet altijd handig, want een aantal van die voorzieningen is zondermeer nodig. Daarom wil zij weten wat de volgorde is waarin de verschillende elementen in de Barcode ontwikkeld worden. Kan de wethouder toezeggen dat groen vóór het rood uit ontwikkeld wordt en dat sport en maatschappelijke voorzieningen vanaf het eerste begin van nieuwe woningen gereed zijn? Is er voldoende spreiding en fijnmazigheid van groen? Kan de wethouder toezeggen om de functie van groen en de verhoudingen daartussen verder uit te werken, zodat het meer inzichtelijk wordt? Kan de wethouder ook toezeggen dat bij voorbeeld kanalen, picknickplaatsen en sportvelden, die geen bijdrage leveren aan de biodiversiteit niet als groen gelabeld gaan worden in het tellen van vierkante meters? Is die Barcode eigenlijk ook al op orde voor de bestaande stad? Dus voldoen nu al de energieopwekking en groen aan die verhouding.
Mobiliteit. Ook in deze RSU wordt uitgegaan van groei als noodzakelijke voorwaarde voor die mobiliteitstransitie. Het autoloos ontwikkelen van nieuwe gebieden is een stap en kan op de steun van haar partij rekenen. Maar ook zonder groei is het een goed idee om meer ruimte te scheppen voor wandelaars, fietsers e.d. Kan de wethouder aangeven op welke wijze aan de invulling van de mobiliteitstransitie invulling gegeven wordt als de groei langzamer of kleiner is dan waar nu op ingezet wordt?
Kan de wethouder toezeggen dat het aanleggen van trams niet ten koste gaat van toch al schaarse natuurruimte? Zij ziet graag nu reeds vastgelegd dat tracés niet in het groen komen en dat fietspaden ook niet ten koste gaan van natuur. Verder wil zij weten waarom de verbreding van de A27 ingetekend wordt op de plaatjes in de RSU. Zij sluit zich aan bij hetgeen de heer Schipper daar al over gezegd heeft.
Dan het kopje Klimaat. In de RSU stelt het college de ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Het vorige college had de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Haar fractie wordt daar moedeloos van, want zo veel tijd is er simpelweg niet. Er is sprake van een klimaatcrisis en de wereld gaat in een rap tempo kapot en vervolgens wordt de ambitie gesteld om het een keer over 30 jaar geregeld te hebben. Er moet meer ruimte komen voor de energietransitie. Er moet aan gewerkt gaan worden dat Utrecht in 2030 klimaatneutraal is zonder smoesjes daarbij en zonder dat er nog eens 30 jaar over getreuzeld gaat worden. Kan de wethouder garanderen dat er

voldoende ruimte komt voor energieopwekking en dat een substantieel deel daarvan in lokaal eigendom komt, zodat de stad niet afhankelijk wordt van grote winstgerichte bedrijven? In hoeverre maakt het faciliteren van lokale energiecoöperaties deel uit van de voorliggende plannen?

De heer **Bosch** wil weten waar die plek is om binnen de grenzen van Utrecht volledig van die duurzame bronnen, die mevrouw Sasbrink ziet, afhankelijk te kunnen leven.

Mevrouw **Sasbrink** wijst erop dat er een plan ligt voor energielandschap Rijnenburg. Daar is al een aantal windmolens in het traject vanaf gesnoept. Dus daar ligt een groot plan. Er kan ook gedacht worden aan plekken bijvoorbeeld langs de snelwegen. Er moet echter ook minder energie gebruikt worden. Ook daar kan veel winst geboekt worden.

De heer **Bosch** wil concreet weten hoeveel windmolens er concreet nodig zijn om heel Utrecht daarop te kunnen laten draaien.

Mevrouw **Sasbrink** antwoordt nu overvraagd te worden, want zij is niet de woordvoerder ‘energie’. De klimaatcrisis noopt echter tot moeilijke keuzes. Andere opties zijn er gewoon niet.

De heer **Bosch** hoort mevrouw Sasbrink zeggen dat het noopt tot moeilijke keuzes. Houdt zij het voor mogelijk dat ook aan kerncentrales gedacht wordt?

Volgens mevrouw **Sasbrink** zijn kerncentrales daar geen goede oplossing voor, want ook dan worden toekomstige generaties opgezadeld met een hoop troep waarvan men niet eens weet hoe je daar vanaf komt. De PvdD is geen voorstander van kernenergie.

De heer **Te Hoonte** zegt dat het probleem dan wel is dat de PvdD alles omarmt wat ten oosten van Utrecht gebeurt, zoals de Hollandse Waterlinie. Is dat een argument om gelijk niets meer te doen, of wil de PvdD daar ook windmolens neer gaan zetten?

Mevrouw **Sasbrink** is van mening dat windmolens niet in de ecologische hoofdstructuur passen. Het kan wel gecombineerd worden. Maar er moeten keuzes gemaakt worden. Zij wil daarom inzichtelijk gemaakt zien hoe de stad in 2030 klimaatneutraal kan zijn. Daar moet niet nu al 2050 van gemaakt worden.
Vervolgens maakt zij duidelijk dat in alles waar zij het mee eens is er geen woord wordt gezegd over dieren. Groen wordt dan hoofdzakelijk gezien als iets met functies voor mensen. Als er alleen maar groen toegevoegd wordt voor mensen die hier willen recreëren, dan komt tegelijkertijd het huidige groen steeds meer in de verdrukking. Nu reeds wordt gezien dat er groen, dat belangrijk is voor dieren, aan het verdwijnen is. De mens maakt steeds meer gebruik van het groengebied van Utrecht en de oorspronkelijke bewoners, de dieren, komen steeds meer in de verdrukking. De PvdD wil daarom voorstelling om in deze RSU ook mensvrije zones aan te wijzen. Dat zijn dan gebieden waar dieren straks ongestoord hun eigen gedrag kunnen vertonen. Dat kan aan de rand van de stad, maar ook op kleinere terreinen, die nu in rap tempo steeds drukker worden. Kan de wethouder toezeggen het concept van mensvrije zones over te nemen en verder uit te werken? De RSU zou daardoor een stuk inclusiever worden.

De volgende spreker is de heer **Işik**. Hij is van mening dat de RSU niet alleen ruimtelijke ambities mogelijk moet maken, maar dat de RSU ook moet bijdragen aan de oplossing van sociaaleconomische en maatschappelijke vraagstukken, zodat iedereen in de samenleving verzekerd kan zijn van goed en fijn wonen, werken, recreëren. De kwaliteit en toegankelijkheid van maatschappelijke voorzieningen ook in oude locaties moet mogelijk zijn. Hij hoort graag een reactie van de wethouder.
Hij vraagt zich voorts af hoe realistisch een tienminutenstad is, gezien het gebrek aan ruimte. In een eerdere bespreking is onderwijs wel aangeduid als Barcode. Waarom is dat niet meegenomen? De groei van de stad kent voor- en nadelen. Een van de nadelen is de tweedeling. Het college moet kiezen voor passende grenzen. Het college spreekt van een groei van 455.000 mensen en 60.000 woningen. Zonder bouw in Rijnenburg gaat dat niet lukken. De PvdA is geen voorstander van het aanpakken van de groeikernenvolgorde. De partij komt met een amendement om dat voor elkaar te krijgen. Een van de grootste redenen van de onbetaalbaarheid van de woningen in deze stad is de grondspeculatie. Hij roept het college op om bij nieuwe

verdichtingslocaties het gemeentelijke voorkeursrecht toe te passen. Daarmee kan de onbetaalbaarheid worden tegengegaan. De partij koppelt een aantal punten aan de verdichtingslocaties. Wil men echt betaalbare woningen hebben, dan moet de variant 40:40:20 toegepast worden. Hij hoort graag de reactie van de wethouder hierop.
Hij ziet dat de maatschappelijke voorzieningen vaak niet tegelijkertijd meegroeien. Kan het college toezeggen dat die samengroei wel gelijk op zal gaan? Hij ziet ook dat het college een aantal stadsprofielen heeft. De PvdA wil een stadsprofiel toevoegen, namelijk de betaalbare stad. Kan het college deze schets van de stad overnemen? Anders komt zijn fractie met een motie, maar zeker met een amendement. Als er afspraken gemaakt worden met de ontwikkelaars dat zij sociale woningen bouwen, dan moet de termijn 50 jaar zijn in plaats van 15 jaar. Hij hoort de wethouder hier graag nader over. Die 50 jaar is noodzakelijk om ook op de lange termijn die betaalbaarheid te realiseren.

Mevrouw **Schilderman** ziet dat een aantal projecten overgedragen wordt aan de woningbouwcorporatie. Hoe ziet de heer Işik dit**?**

De heer **Işik** zou heel graag zien dat de ontwikkelaars dat zelf niet willen, maar dat het wordt overgedragen aan de corporaties, die dan ook een diversiteit in het aanbod kunnen creëren voor het sociale segment.

De heer **Te Hoonte** vraagt zich af of de corporaties dat ook willen, want dat maakt het bouwen alleen maar complexer.

De heer **Işik** wijst erop dat hij dat niet verwacht, want in andere grote steden gebeurt dat al. Het gaat erom dat als de raad meer tot stand wil brengen in deze ruimte, ervoor gezorgd moet worden dat de stad te allen tijde betaalbaar en toegankelijk is. Dat vergt dit soort keiharde afspraken. Worden die afspraken niet gemaakt, dan gaat de ontwikkelaar zogenaamd voor 15 jaar sociaal bouwen en daarna wordt het gewoon onbetaalbaar.

Mevrouw **De Koning** is het enerzijds helemaal eens met de heer Işik, maar volgens haar is dat al geregeld in de Woonvisie, waarin staat dat sociale huur wordt uitgevoerd door corporaties. Dan is het profiel vaak langer dan 50 jaar. Is de heer Işik het met haar eens dat het daarin geregeld moet zijn?

De heer **Işik** geeft aan niet zo veel op te hebben met de Woonvisie, want de daarin genoemde hoeveelheden sociale huur worden toch niet gehaald. Daarom schuift hij die Woonvisie opzij en wil hij bij elk woonproject vastgelegd hebben dat de woningen minstens voor 50 jaar beschikbaar blijven voor de mensen met een kleine portemonnee.

De heer **Van Steeg** vraagt zich af wanneer het niet in de Woonvisie geregeld wordt, waarom het dan wel in dit document geregeld moet worden, want hij vraagt zich af of dat wel tot betrouwbaarheid leidt.

De heer **Işik** benadrukt dat het nu over ambities gaat. Die ambitie moet vastgelegd worden. In de uitvoering moet vervolgens keihard worden vastgelegd dat het gaat om een periode van minstens 50 jaar. Als de ontwikkelaars aangeven dat niet te willen en het graag overdragen aan woningbouwcorporatie, dan is dat prima.
Spreker zet zijn betoog voort met het stadsprofiel van de inclusieve stad en constateert dat er een grote groep mensen is die zich afsluit van de samenleving. Hij vraagt zich hierbij af wat het college, in het kader van die document, heeft gedaan om voor de tweedeling in onderwijs, wonen en gezondheid een oplossing te vinden. Hij wijst op beslispunt 2.2 (60.000 woningen).

Mevrouw **De Koning** vertelt gisteravond nog een mail doorgestuurd te hebben waaruit blijkt dat er vele manieren zijn om (een veelvoud van) 60.000 woningen te realiseren binnen de stad en zonder Rijnenburg. Heeft de heer Işik daar kennis van genomen?

De heer **Işik** is het gedeeltelijk eens met GL dat een deel van de bouwopgave in de stad realiseerbaar is. Maar hij wil niet aan de ene kant het woonprobleem in de stad oplossen en aan de andere kant er een veiligheidsprobleem en leefbaarheidsprobleem creëren. Bovendien voor

wie wordt er gebouwd als het gaat om bouwen in de stad en het om huurprijzen van 1400 euro per maand gaat. Het is een politieke keuze.

Mevrouw **De Koning** hoort ´de drukte in de stad´ als argument en de fietsfiles, maar dat zijn files waar je één minuut in staat. Dat is wat anders dan autofiles, die vaak structureel zijn en waar je veel langer in staat. Als er in Rijnenburg gebouwd wordt, komt er 20% tot 30% meer autoverkeer! Dus veel meer drukte en bedreigde leefbaarheid. Waarom ziet de heer Işik niet de voordelen van binnenstedelijk bouwen?

De heer **Işik** ontkent geen voordelen aan het binnenstedelijk bouwen te zien. Hij zegt dat het bouwen in de binnenstad slechts gedeeltelijk mogelijk is.

Mevrouw **De Koning** benadrukt dat het ook gebieden toevoegt aan de stad, zoals dat bij voorbeeld bij bouwen bij de Jaarbeurs het geval zal zijn. Het toevoegen van woningen draagt op bepaalde plekken juist bij aan het verhogen van de leefbaarheid.

De heer **Işik** benadrukt nogmaals dat het niet zo is dat de PvdA niet in de bestaande stad wil bouwen. Het kent wel zijn grenzen. Hij woont al 35 jaar in dit land en heeft altijd gehoord van het woningtekort. De stad heeft Rijnenburg nodig.

De heer **Te Hoonte** hoort mevrouw De Koning suggereren dat Papendorp binnenstedelijk bouwen is. Dat is gewoon grondexploitatie. Bij Leidsche Rijn is het altijd de bedoeling geweest er meer bij te bouwen. Hij roept op op te houden met die fopperij.

De heer **Işik** gaat verder met het punt ´werken en werkgelegenheid´. Op bladzijde 44 spreekt het college van ´werk voor iedereen´, maar hij leest niet één keer het woord VMBO. Is de stad in staat straks voldoende banen te hebben? Hij krijgt hier graag een reactie op. Hij wil ook garanties van het college horen dat de natuurlijke omgeving van de stad voldoende kwaliteit zal hebben en voor iedereen toegankelijk is. Verder kan de PvdA zich vinden in de uitgangspunten betreffende energie.
Dan ‘overheid en participatie’. Hij wijst op delen van de stad waar de participatie niet gewerkt heeft. Hij vraagt de wethouder aan te geven wat diens inbreng is geweest in dit voorstel. Waar is de concrete inbreng van de bewoners? Een deel van de samenleving gaat voor een grotere groep mensen bepalen hoe de stad er in 2040 uit gaat zien.

De heer **Bosch** geeft aan het volledig eens te zijn met de laatste opmerkingen van de heer Işik. Hij vraagt zich af hoe die stand van zaken veranderd zou kunnen worden. Denkt de heer Işik aan het langs de deuren van mensen sturen van ambtenaren? Welk voorstel zou de heer Işik daartoe hebben?

De heer **Işik** verklaart het het allereerst fijn te zullen vinden als de bewoners serieus genomen worden. Hij heeft recentelijk van bewoners gehoord dat er inhoudelijk niet op hun zienswijze is ingegaan. Hij stelt voor de wethouder letterlijk terug te sturen naar die bewoners om met hen in gesprek te gaan. Hij roept het nodige draagvlak te zoeken.

De heer **Bosch** zegt vooral te denken aan de mensen die nu nog geen zienswijze indienen.

De heer **El Abassi** is het eens met hetgeen de heer Işik zojuist heeft gezegd, maar hij vraagt zich af hoe zich dat verhoudt tot sommige beslissingen in de PvdA. Hij denkt aan het Zandpad waar heel veel handtekeningen zijn verzameld.

De heer **Işik** wijst erop dat er een raadsvoorstel is vanuit het college over het Zandpad. Richting de PVV legt hij uit wat hij voorstelt. Het Platform Noord/Oost heeft een brief geschreven aan wethouder Verschuuren. Is de wethouder bereid om diens antwoord aan de bewoners en ook aan de raad te sturen?

De heer El Abassi benadrukt dat het hem niet ging om het Zandpad op zich, maar dat er een aantal wijken werd genoemd in het kader van haperende burgerparticipatie. Hij vond dat dit punt dan ook meegenomen moest worden.

De heer **Işik** heeft complimenten voor de aanpassing betreffende ‘vertraagde stad’, omdat de geluiden van de bewoners hier wel zijn overgenomen.
Dan OV en mobiliteit. Het college wil de mensen uit de auto halen etc. Naar aanleiding van die tekst roept hij op in de RSU ook de verkeersveiligheid aan de orde te stellen. Is het college bereid om daar een aparte paragraaf aan te wijden? Verder roept hij het college op na te gaan op welke wijze kleinschalig OV tussen de wijken gerealiseerd kan worden. Als men wil dat het station ontlast wordt, zal er nagegaan moeten worden hoe wijken op een andere manier met elkaar verbonden kunnen worden.
Over de financiering (4,2 miljard euro) constateert hij dat er niet veel gezegd wordt over financiële risico’s. Hij krijgt daar graag een reactie op.
Wat de monitor betreft kan hij zich vinden in de voorgestelde planning.
Tot slot § 4.2.1. Daar geeft het college aan dat het voor mensen met een laag en midden inkomen steeds moeilijker wordt om in deze stad een woning te vinden. De kansenongelijkheid dreigt toe te nemen. Hij vraagt de wethouder op welke planeet deze leeft. De kansenongelijkheid is iets dat al jaren aan de gang is. Het is er dus al. Herkent de wethouder dat en wat is diens oplossing?
De sociale ongelijkheid wordt bestreden door iets te doen aan de tweedeling. Hij hoort het college hier graag nader over.

De heer **Bos** wijst erop dat in ambtelijke nota’s al vroeg geconstateerd werd dat Utrecht te weinig ruimte had om binnenstedelijk te groeien en dat er woningnood was. De oplossing was de woningnood buiten de gemeente op te lossen. Hij geeft een historische schets van de ambtelijke pogingen om op nationaal niveau de woningnood op te lossen. Hij wijst daarbij uiteindelijk op de huidige plannen die ten slotte de keuze bevatten voor het bouwen op stedelijke locaties. Utrecht kampt met een ruimtegebruik voor wonen, werken, groen, recreatie, sport en voorzieningen. De stad heeft de regio nodig om in de ruimtebehoefte te voorzien. Het is nog zoeken in de regio naar 60 ha bedrijventerrein en plekken voor energieopwekking. Dit woekeren met ruimte binnen de gemeentegrenzen leidt tot een keuze voor stedelijke woonmilieus met hoge verdichting en hoogbouw. In tal van plannen wordt een loopje genomen met geluidsoverlast om de boel te kunnen dichtregelen. Een schaamlap is ook de Utrechtse Barcode, een truc om allerlei zaken dicht te regelen. Maar verdichting kan niet zonder een hoogwaardig openbaar vervoer en dat vervoer kan ook niet zonder verdichting met hoge woningen. De provincie trekt zich terug omdat men niet wil co-financieren. Ook het Rijk wil niet verder investeren. Het dichtregelen kan niet, want de verdichting zorgt er voor dat er extra geïnvesteerd moet worden in gebouwen, die ontwikkelaars niet willen betalen. Utrecht heeft het geld niet. Er moet ook extra geïnvesteerd worden in opwekking van extra energie.
Als men zo veel wil gaan verdichten, dan worden er ofwel kloven getrokken in de gemeentebegroting, dan wel wordt getracht het terug te verdienen door nog meer te verdichten. Dus nog meer bouwen en tegelijk afscheid nemen van de Utrechtse Barcode, want anders komt de grondexploitatie niet rond. Zijn fractie waarschuwt al jaren voor de negatieve gevolgen van het binnenstedelijk bouwen. Hij heeft ook niet ingestemd met de vorige ruimtelijke strategie. Hij ziet de waarschuwingen bewaarheid worden, maar dit college kan niet terug. De RSU moet terug naar de tekentafel. Hij constateert achteraf dat er vooraf beter ingeschat had moeten worden.
Hij constateert dat de bouwplannen niet aansluiten bij de woningbehoefte van Utrechters. Bovendien sluiten de woonmilieus niet aan op de Utrechtse behoefte. In de stukken ontbreken cijfers betreffende grondgebonden woningen. Er wordt veel te aanbodgericht te werk gegaan en te weinig vraaggericht. Mensen die een huis willen met een tuin worden verwezen naar de regio. Dat heeft negatieve effecten op het terug willen dringen van autoverkeer.
Utrechters worden zeer beperkt in de vrije keuze van vervoersmodaliteiten. Het autobezit wordt ontmoedigd. Het beleid streeft naar overal betaalbaar betaald parkeren. Het parkeren wordt ontmoedigd.

De heer **Işik** hoort één grote opsomming van alles wat niet goed is. Wat is het alternatieve plan van Stadsbelang?

De heer **Bos** besluit, gezien zijn spreektijd, door te gaan met zijn betoog.
De collegepartijen streven naar een gezond stedelijk leven, maar wat is er zo gezond aan de verdichte wijk? Zijn partij vindt dat de plannen van het college niet bijdragen aan de behoeften van de Utrechters.
Als het college ten slotte alles heeft uitgevoerd, dan zal men tot de conclusie komen dat de groei van de stad met 40.000 inwoners in 2030 niet binnenstedelijk kan worden opgevangen.

De heer **Te Hoonte** geeft een gefingeerde schets van de woningbouwproblematiek in 2040, wanneer de wijk Rijnenburg half af zal zijn. Hij concludeert dat deze inleiding duidelijk maakt dat er veel goeds staat in de RSU 2040, maar er staan ook veel dingen in (of juist niet in) waar de VVD zich niet in kan vinden. Dat die dingen er niet in staan heeft zijns inziens te maken met een vooringenomen manier van kijken en niet van het hanteren van een goede strategie.
Op hoofdlijnen wil de VVD de RSU op een viertal punten aanpassen. Allereerst wil hij de uitvoering van het verzoek van de raad om de plancapaciteit minimaal op 130% van de behoefte te hebben, nogmaals bij de wethouder neerleggen. De wethouder gaf in het verleden aan dat Utrecht hier zijn *fair share* moet realiseren, iets waarnaar hij zei ook te streven door fase 6b naar voren te halen en te kiezen voor bouwen in Rijnenburg. Onder andere daarmee kan makkelijk worden voldaan aan 130%. De stad zou daardoor aantrekkelijker worden voor investeringen door het Rijk. Deelt de wethouder dit, zo wil spreker weten. Is de wethouder bereid het voorstel daarop aan te passen? In de reactienota staat dat er in 2035 in Rijnenburg gebouwd gaat worden. Het kader loopt tot 2040. Binnen 18 jaar zo veel bouwen. Men kan zich afvragen of dat gaat lukken, gezien de complexiteit. Kan de stad dat binnen de bestaande contouren wel aan? Is er wel voldoende rekening gehouden met de bouwintensiteit en de gevolgen die dat de komende 20 jaar voor de stad heeft. Hij krijgt daar graag een reactie op.
Ten tweede stelt de VVD daarom voor om, nu Rijnenburg is opgeplust, de RSU te verlengen naar 2050 en simultaan te gaan werken aan én Rijnenburg én aan de binnenstedelijke verdichting. Hij hoort graag de reflectie hierop van de wethouder.
Ten derde wijst hij erop dat veel van de woningbouw, maar ook van andere functies gepland is op terreinen waarop nu nog bedrijvigheid is. Tegelijkertijd is er binnen het IRP nog een tekort aan bedrijventerreinen. Hij krijgt graag de toezegging van de wethouder dat hij een deel daarvan binnen het Utrechtse grondgebied oplost. Niet omzetten als er geen nieuwe locaties beschikbaar zijn, is voor hem noodzakelijk. Deelt de wethouder dat?
Het vierde punt. Leidsche Rijn is onderdeel van Noordwest, maar verder zijn er kennelijk de komende 20 jaar geen opgaven aan de westkant van het kanaal. Het herkent dat ook voor andere gebieden. De VVD zou de RSU graag aangepast zien, waarin er ook voor de wijken duidelijker is vastgelegd wat de opgaven zijn. Kan de wethouder dat toezeggen?
Dan nog wat andere punten.
Er wordt qua mobiliteit met het VNU-model gewerkt waar rijksinvesteringen inzitten waar dit college zelf afstand van neemt. Daar mist hij een doorrekening in tegen het verkeersmodel waar dit college wél op inzet. Wat is het verkeersmodel waar het college op inzet en hoe is doorgerekend dat de plannen die zij neerzetten er ook bij passen. Dezelfde doorrekening mist hij ook op de 7,2 miljard. Als dat minder blijkt te zijn, wat is dan het effect op de RSU? Dat ontbreekt. Wat ook ontbreekt is dekking voor de roeibaan. Hij wil een toezegging dat er daadwerkelijk geld komt voor de realisatie van die baan.
Het college/de coalitie heeft een plan gemaakt dat vooral van hen is. Hij mist de urgentie bij het college om draagvlak achter hun voorstel te krijgen voor de ruimtelijke strategie van de stad voor de komende 20 tot 30 jaar. Het zou passend zijn als dat draagvlak er wel is, want er is niets vergankelijker dan je zetel in deze raad.

De heer **Wijmenga** vindt het lastig om hier een coalitieverhaal van te gaan maken. Hij wijst erop dat de raad over Rijnenburg een oordeel gegeven heeft. Dat zit verwerkt in de RSU. Dat is een gegeven waar ook het college niks meer aan kan veranderen. Hij snapt daarom niet dat de heer Te Hoonte zegt dat het college moet luisteren naar de raad.

De heer **Te Hoonte** verzucht ‘stond het er allemaal maar zo duidelijk in’. In de beantwoording van de zienswijzen staat heel regelmatig dat er voor 2035 niet gebouwd gaat worden in Rijnenburg. De gepresenteerde plankaart loopt echter tot 2040. Nergens is aangegeven dat Rijnenburg een transitiegebied is na 2035, want dan had dat ook op de kaart moeten staan. In het IRP valt duidelijk te zien dat de wethouder voorsorteert op niet bouwen in Rijnenburg. Dus hij vindt dit wel degelijk een ‘coalitiedingetje’. Hij denkt dat het verstandig is om zich te realiseren dat het op deze wijze opnemen van Rijnenburg leidt tot problemen. Iedereen in de stad kan zien dat er omfloerst omheen gepraat wordt.

De heer **Wijmenga** stelt dat de heer Te Hoonte met veel woorden zegt dat zolang de burger niet anders in de RSU komt, de VVD er niet mee gaat instemmen. Dan vindt hij het wat makkelijk dat

de heer Te Hoonte allerlei aanpassingen zegt te willen, omdat diens partij er toch niet voor gaat kiezen.

De heer **Te Hoonte** zegt te hebben beweerd dat het best om een mooi plan gaat, maar dat zijn fractie denkt dat het net niet uit kan. Het zou helpen als de wethouder de moties, die hij aangenomen heeft, zou volgen en zeggen er naar te streven die 130% ook in Utrecht gewoon uit te voeren en zou uitspreken dat Rijnenburg toch echt toegevoegd moet worden. Al het andere nog verder verdichten, is onzin.

De heer **Işik** sluit zich aan bij de opmerking van de VVD en hij kijkt ook even naar de CU. Het is niet alleen maar Rijnenburg. Er zijn nog meer dossiers. Hij benadrukt dat er daarbij ook ruimte gegeven moet worden aan de oppositie en dat ontbreekt.

De heer **Te Hoonte** wijst er nog op dat bij de behandeling van de uitgangspunten van de RSU een enorme trits aan moties en amendementen is ingediend bij de behandeling van Rijnenburg. Daarom is de wens van een groot deel van de oppositie heel erg duidelijk. Van die moties zijn er twee overgenomen, waarvan er een over die 130% plancapaciteit gaat. Daarvan zegt de wethouder die motie niet uit te voeren. Maar die motie heeft hij wel en hij zegt dat hij er naar streeft.

Mevrouw **Schilderman** begint met tegen de heer Schipper te zeggen dat D66 tegen de verbreding van de A27 is en blijft.

De heer **Schipper** hoort dan graag hoe mevrouw Schilderman aankijkt tegen de wijze waarop het college hier in staat.

Mevrouw **Schilderman** is het ermee eens dat het college daar duidelijker over kan zijn.

De heer **Te Hoonte** wil dan weten hoe D66 aankijkt tegen de tweede overkapping, waardoor er geen goede centrumvorming in Lunetten/Koningsweg mogelijk is.

Mevrouw **Schilderman** is van mening dat Lunetten/Koningsweg nog veel meer uitwerking vraagt. Voor haar is het een locatie waar nogal wat woningen zouden kunnen belanden. Maar er moet volgens haar op veel meer vlakken van alles gerealiseerd worden, voordat dat allemaal gerealiseerd kan worden. Dus daar liggen nog heel wat vragen, maar dat neemt niet weg dat D66 de ambitie om daar te bouwen ondersteunt.

De heer **Van Steeg** geeft aan wel te begrijpen dat het college er zo inzit, want juist ook daar is de route belangrijk, want het heeft consequenties voor al die gebieden die ontwikkeld worden.

Mevrouw **Schilderman** weet niet zeker of dat consequenties moet hebben. Er is ook een verbreding mogelijk mits het meer gaat om het vergroten van de capaciteit van de weg. Zij heeft er het volste vertrouwen in dat het een goede uitwerking kan krijgen.
Dan begint zij eindelijk haar betoog en laat weten blij te zijn dat de nieuwe RSU er ligt. Zij wil ingaan op het podiumtekort, de leefbaarheid in de stad, op werken en voorzieningen en de uitvoering. Het belangrijkste vraagstuk is het enorme woningtekort m.n. waar het betaalbare woningen betreft. Zij is daarom blij dat er zoveel woningen bijgebouwd gaan worden, maar het is nog steeds onvoldoende om tegemoet te komen aan de vraag.
Ze wil van de wethouder horen of er voldoende ambtelijke capaciteit is om deze strategie daadwerkelijk uit te voeren en zo veel mogelijk woningen te bouwen. Ze hoort daarbij graag wat de raad kan doen om hieraan bij te dragen.
Zij kan zich aansluiten bij de vragen die eerder over de 130% plancapaciteit zijn gesteld.
Dan de A12-zone. De ambitie daar qua bouwen kan volgens haar best omhoog. Verder hoort zij graag van het college of er nog vragen zijn die een optimale verdeling van huizen in de weg staan.
De opgave waar de stad voor staat, valt niet te onderschatten. Daarom is het van belang om de stad leefbaar te houden. Hetgeen voorgesteld wordt ten aanzien van het groen en een stad waarbinnen alles binnen 10 minuten bereikbaar is, is natuurlijk een prachtig voorstel.

De heer **Işik** hoort D66 klagen over het feit dat er onbetaalbare woningen zijn, maar hij hoort geen enkele ambitie over hoe de partij dat probleem wil bestrijden. Waarom heeft D66 destijds niet de

moties van de PvdA gesteund die erop gericht waren de problemen rond de betaalbaarheid te voorkomen. Waar komt die tegenstrijdigheid vandaan?

Mevrouw **Schilderman** ziet die tegenstrijdigheid niet, want volgens haar is de belangrijkste drager van de huizenprijzen de lage rentestand. Zij denkt daarom dat het een illusie is te denken dat de stad alleen de prijzen van de huizen kan laten dalen. Dat neemt volgens haar niet weg dat de stad daar toch een belangrijke opgave heeft. De Woningvisie is bij uitstek de plek als het gaat om de vraag hoe de huizen betaalbaar gehouden kunnen worden.
Zij meent dat de tienminutenstad nog een extra impuls mag krijgen op het gebied van groen. Haar fractie sluit zich aan bij andere partijen die zich reeds uitgesproken hebben voor groene ommetjes. Zij denkt graag mee als het erom gaat daar nog een impuls aan te geven.
Bij de uitgangspunten dient D66 een amendement in om de volgorde van de verdichting in te passen. Een belangrijk element van dat amendement is dat niet ieder pleintje of iedere groene strook volgebouwd zou worden. Er moet ook ruimte blijven voor lucht en een paar bankjes. Zij hoort graag van de wethouder of dit ook inderdaad de wijze is waarop er in het vervolg naar het groen gekeken wordt. Voorkomen moet worden dat de druk op ieder klein pleintje wordt opgevoerd. Zij hoort graag van de wethouder of er bij ontwikkelaars nog mogelijkheden zijn voor het realiseren van balkonnetjes en dakterrassen. Kan de wethouder dat in kaart brengen?
Belangrijk is dat als men lekker wil wandelen in de stad, de stad op ooghoogte mooi ontwikkeld moet zijn. Zij verwijst naar het CDA-voorstel voor het Beeldkwaliteitsplan en naar de D66-motie over de vierjarigentoets Kan de wethouder aangeven dat dit het onderdeel gaat zijn van de standaard? Wat haar fractie betreft wordt er nu te veel gefocust op algemene welstand en te weinig voor de beeldkwaliteit op ooghoogte. Zij hoort de wethouder hier graag over.
Wonen in een stad zonder werk is drie keer niks. Daarom is zij blij om hetgeen zij hierover terugleest m.n. voor wat de circulaire economie en de maakindustrie betreft. Daar heeft zij wel wat vragen bij, want D66 vindt het van groot belang dat er nieuwe werkgelegenheid ontstaat die passend is. Er moet werkgelegenheid geschapen worden die past bij de bewoners van de stad.
Zij vindt het van groot belang dat de potentie van Lage Weide gezien wordt en dat eraan gewerkt wordt om die plek nog beter te benutten. Dit door meer werk toe te voegen en te zorgen voor betere fietsverbindingen. Is de wethouder van plan met een actieplan Lage Weide te komen en in ieder geval meer werk aan het gebied toe te voegen met name op het gebied van circulaire economie?
De transitie brengt ook andere banen met zich mee en zij kan zich voortellen dat daar speciaal voor geschoold moeten worden. Lage Weide zou een mooie plek kunnen zijn om te bezien of er specifiek op die scholing aangesloten kan worden. Kan de wethouder aangeven of deze ruimtelijke strategie daaraan bijdraagt en kansen ziet om dat ook elders te doen?
Een andere manier om aan de werkgelegenheid te werken zijn creatieve werkplekken. Er wordt gezegd dat er behoefte is aan 80.000 m^2 extra creatieve werkplekken tot 2040. Toch staan er tot die tijd maar 6 ingepland. Zij hoort daar de wethouder graag nader over.

De heer **Te Hoonte** vraagt zich af er bij D66 ook ruimte is voor niet circulaire en niet creatieve bedrijven in de stad.

Voor wat **D66** betreft is er juist ruimte voor werk van alle kanten. Dat is ook de reden waarom zij dat amendement indiende bij de bespreking van de uitgangspunten, omdat het leek dat de focus vooral lag op allerlei kantoorwerkzaamheden. Het is belangrijk om meer ruimte te maken voor circulaire economie en maakindustrie. Zij is van mening dat men expliciet aandacht moet hebben voor creatieve werkplekken, omdat dat soms ruimte wegens lawaai vergt.
Zij onderschrijft in ieder geval hetgeen in de RSU staat over de uitbreiding van ruimte voor creatieve broedplaatsen. Bij de Schepenbuurt kan dat misschien wat spanning opleveren, wegens de bedrijven die daar nog zitten. Dat zou een mooi terrein zijn voor creatieve bedrijvigheid. Zij vraagt de wethouder nader in te gaan op welke specifieke mogelijkheden hij hier ziet voor het nog verder uitbreiden met creatieve werkplekken.
Dan de voorzieningen en de Barcode. Het voornemen om de uitbreiding van de voorzieningen in de pas te laten lopen met de uitbreiding van de stad, wordt breed ondersteund. Wat sport betreft kan zij zich aansluiten met wat de heer Wijmenga hierover zei. Zij voegt daar de mogelijkheid van stedelijke hardlooproutes aan toe die met elkaar in verbinding staan. Ze is benieuwd of de wethouder daarover iets zou kunnen zeggen. Ook zwemmen vindt zij belangrijk en dat niet alleen in zwembaden, maar ook in open water (met buitendouche). Kan de wethouder aangeven op

welke wijze er gewerkt wordt aan meer zwembaden. Ziet de wethouder daar ook ruimte voor recreatief zwemmen?
Ook warmte vraagt ruimte ten behoeve van een grootschalige opwek, zeker als er gekozen zou worden voor uitbreiding van hogetemperatuursnetten. De enige oplossing die daarvoor lijkt te bestaan is geothermie te gaan gebruiken. Maar er wordt aangegeven dat de onderzoeken daaromtrent nog te pril zijn. Dat vergt nogal wat ruimte en daarom vraagt zij zich af of dit onderwerp niet terug moet naar de ruimtelijke strategie en moet er niet op zijn minst een verkenning zijn van welke ruimte hiervoor nodig is?
Dan de uitvoering, waar de RSU mee staat of valt. Een spannende opgave. D66 heeft een voorstel om daar wat extra daadkracht achter te zetten. Zij wijst erop dat er in Utrecht veel kennis aanwezig is bij onderwijsinstellingen, bedrijven, ontwikkelaars en individuele bewoners. Om een extra impuls aan de uitvoering te geven moet er met hen samengewerkt worden aan die uitvoering en dat juist voor de uitdagingen die nu nog niet voorzien worden. Daarom denkt D66 dat het een goed idee zou zijn om te starten met de Innovatieagenda met betrekking tot de RSU en deze in te vullen met de partners in de stad, zoals onderwijsinstellingen. Is de wethouder bereid om zoiets te starten?
Wat gezegd werd voor de uitvoering, geldt zeker ook voor de Barcode. Is de wethouder bereid om jaarlijks de voortgang van de Barcode van de stad bij het MPR weer te geven en bij alle grote plannen de Barcode in relatie tot de buurt in kaart te brengen?

Mevrouw **De Koning** wijst erop dat de woningnood in het land en in Utrecht torenhoog is. Voor de oplossing van de wooncrisis is het nodig te durven ingrijpen om de woningmarkt weer betaalbaar te maken, maar ook om meer woningen te bouwen. In het kader van het RSU gaat het om de bouw van 60.000 woningen in de stad met meer werkplekken, ruimte voor energieopwekking en vooral ook meer groen. Het is duidelijk dat er extra woningen gebouwd moeten worden. De vraag is alleen waar men die woningen wil bouwen en welke stad men wil zijn. Dat is een grote keuze. Er zou nu voor woningbouw gekozen moeten worden in de oude snelweglocatie, de kantorenlocaties, waar men vooral vanaf de snelweg komt en die niet gemengd zijn met werken, wonen en levendigheid.
Op de vraag welke stad men wil zijn, is het antwoord van GroenLinks ‘een compacte stad’, waarin elke buurt bereikbaar en aantrekkelijk is en waar het groen in de stad groen blijft, en waar werk en voorzieningen altijd lopend en fietsend te bereiken zijn. Een stad ook waar niet alles draait om één centrum, maar meerdere centra, het liefst verdeeld rond OV-knooppunten. Het zal dan ook niet verbazen dat GL in grote lijnen kan instemmen met deze RSU. Maar er zijn ook dingen die zij anders zien. Zij wil wat dat betreft vier invalshoeken behandelen: groen, wonen, geld en diversen.

De heer **Bosch** hoort GroenLinks zeggen ‘betaalbaar’, maar hoe reageert GL op de woningbouwcorporaties die zeggen dat door al die eisen die men heeft qua duurzaamheid, binnenstedelijk bouwen, circulair etc. zij helemaal niet zo veel woningen kunnen bouwen als zij zouden willen? Waarom sluit mevrouw De Koning daar de ogen voor?

Mevrouw **De Koning** heeft de reactie van de woningbouwcorporaties gelezen. Zij denkt dat het nodig is om de eisen die aan hen gesteld worden zo veel mogelijk te standaardiseren. Die eisen zijn echter nodig om Utrecht op de toekomst voor te bereiden. Bovendien valt te zien dat het ze lukt. Van de bouwplannen van het college is 40% sociale huur.

De heer **Bosch** wijst erop dat die 60.000 woningen er op die manier echt niet komen of gelooft mevrouw De Koning daar echt in?

Mevrouw **De Koning** wijst op de uitgebreide studie van de ambtenaren van de woningbouwlocaties die mogelijk zijn. Utrecht is al jaren de snelst groeiende stad van Nederland. Zij heeft er alle vertrouwen in dat de stad de middelen heeft om ervoor te zorgen dat de stad dat blijft. Dus zij gelooft er in.

De heer **Te Hoonte** wijst erop dat Utrecht nog steeds de snelst groeiende stad is, omdat er nog veel huizen in Leidsche Rijn worden gebouwd. Dat is nu precies een plek die mevrouw De Koning niet wil.

Mevrouw **De Koning** benadrukt dat wat haar betreft er voortgegaan wordt met bouwen in Leidsche Rijn en wat haar betreft worden daar nog andere locaties aan toegevoegd.

Dus mevrouw De Koning erkent, aldus de heer **Te Hoonte**, dat Utrecht gewoon buitenstedelijk bouwt, maar dan alleen in de oude grondexploitatie.

Mevrouw **De Koning** vindt dit een beetje een non-discussie. Utrecht bestaat ook uit Leidsche Rijn. Daar worden woningen gebouwd en wat haar betreft worden er nog meer woningen gebouwd in dergelijke gebieden, zoals ook genoemd in de RSU. Volgens haar is dat helderder dan de definitie van binnen- of buitenstedelijk bouwen
Verder is voor GL het versterken van groen de beste basis voor woningbouw, hetgeen nu ook gezien wordt in de RSU met het creëren van een groene ring om de stad met ook groene scheggen. GL wil dat deze groenplannen snel worden gerealiseerd. GL wil ook dat er vaart gemaakt wordt met de uitbreiding van Amelisweerd. Kan de wethouder toezeggen dat hierover een uitvoeringsplan gaat komen?

Mevrouw **Sasbrink** wijst erop dat er nu reeds in te hoge mate gebruik gemaakt wordt van het groen. Dit naar aanleiding van de uitlating van mevrouw De Koning over filewandelen. Spreker waarschuwt ervoor dat als er uitgebreid wordt ervoor gewaakt moet worden dat er niet nog meer mensen die kant op gelokt worden, waardoor dieren nog meer in de verdrukking komen. Zou GL ervoor voelen om ook in Amelisweerd plekken aan te wijzen waar alleen dieren mogen komen?

Mevrouw **De Koning** deelt met de PvdD dat uitbreiding van Amelisweerd noodzakelijk is, omdat de druk nu al heel groot is. Zij denkt dat als er echt werk gemaakt wordt van een groene ring rond de stad, mensen verleid worden om ook naar andere plekken te gaan dan Amelisweerd.
GL is ook voorstander voor de aanleg van een groene ring aan de Zuidwestkant van de stad. Daar is groen hard nodig. Zij hoort de wethouder hier graag nader over.
Verder is zij heel blij met de toevoeging van de vertraagde stad. Zij denkt dat het belangrijk is om mensen de ruimte te geven om een beetje te dwalen en tot rust te komen. De vraag is alleen hoe ervoor gezorgd kan worden dat het echt gerealiseerd wordt. Zo mist zij bij voorbeeld de groene ommetjeskaart. Zij vraagt de wethouder deze kaart ook op te nemen in de RSU en kan zorgdragen voor een uitvoeringsplan.
Dan wonen. Allereerst de 130%. De raad heeft informatie gekregen die bevestigt dat het mogelijk is om 130% te programmeren binnen de gebieden die daar nu voor zijn aangewezen. Zij denkt dat het belangrijk is die informatie ook in de RSU op te nemen. Kan de wethouder toezeggen dat hij dat zal doen?

De heer **Te Hoonte** hoort mevrouw De Koning dat goede informatie noemen, maar volgens hem stelt mevrouw De Koning nu voor om overal woningen neer te zetten, waarvan andere fracties hebben gevraagd of dat wel realistisch is. Hij zou daarop eerst een reflectie van de wethouder willen hebben om te horen hoe realistisch dat nu helemaal is.

Verder had **GroenLinks** de vraag wat nu de onderkant van de bandbreedte is van de woningbouw, die steeds wordt genoemd bij de knelpunten. Volgens haar worden er plannen gemaakt om hoogwaardig OV mogelijk te maken. Is bij de ondergrens gedacht aan programmering met rails? Kan de wethouder dat bij de uitwerking van de plannen als een punt meenemen?

De heer **Bosch** wijst erop dat de heer Schipper zei dat dat in eigen beheer gedaan zou moeten worden. Vindt de heer Schipper daarvoor steun bij GroenLinks? De PVV is er ook voor, maar je kunt dat allemaal wel willen, maar je hebt er niks over te zeggen.

Mevrouw **De Koning** antwoordt dat de raad wel iets te zeggen heeft over het programmeren van woningbouw en het aantrekkelijk maken van het aanleggen van rails. Over hoe dat vervolgens uitgevoerd gaat worden kan zij alleen zeggen dat als het om publieke belangen gaat, GroenLinks altijd wel een flinke vinger in de pap wil hebben en niet zo maar dingen aan private partijen gunt. Zij is echter geen woordvoerder Mobiliteit, dus daar kan zij verder geen uitspraken over doen.

De heer **Schipper** wil memoreren dat GroenLinks ermee ingestemd heeft om GVU te verkopen.

Mevrouw **De Koning** zet haar betoog voort en komt op het punt van extra woningbouw. GL ziet kansen voor extra woningbouw in de stad, die niet direct in de RSU staan. Er is dan eerst de A12-

zone waar wel erg weinig woningen geprogrammeerd staan. Zij hoort graag van de wethouder waarom dat zo is. Ten tweede is er de Koffieknoop. GL pleit al langer voor het terugdringen van geur- en geluidsoverlast van de Douwe Egbertsfabriek. Niet dat zij uit is op het niet meer kunnen functioneren van de fabriek, maar maatregelen maken het wel mogelijk dat daar gebouwd kan gaan worden. Zij hoort graag van de wethouder dat hij deze ambitie deelt. Dan kan dat vastgelegd worden in de RSU, zodat daarover het gesprek gevoerd kan gaan worden. Tot slot is er het Werkspoorkwartier. Dat lijkt haar een prachtige plek voor creatieve bedrijvigheid. Wat zij echter niet begrijpt is waarom het in de RSU exclusief is aangewezen voor creatieve bedrijvigheid en dat het niet gemengd mag worden met woningbouw. Het uitgangspunt was toch ook wonen en werken te mengen.

Mevrouw **Oosters** is weliswaar voorstander van kansen voor het Werkspoorkwartier, maar zij snapt de keuze van het college om hier niet voor woningbouw te kiezen. Het is een van de weinige plekken in Utrecht waar echt ruimte is voor creatieve bedrijvigheid, omdat je daar net iets meer geluid kan maken. Als die mogelijkheid wordt weggenomen wegens woningbouw, dan is zij bang dat er helemaal geen plek meer overblijft in Utrecht voor creatieve bedrijvigheid.

Mevrouw **De Koning** wijst erop dat dat probleem ondervangen kan worden door met zonering te gaan werken. Voor haar hoeft het ene het andere niet uit te sluiten. Vaak wordt gezegd dat dat gebied heel erg duur zou kunnen worden. Misschien kan daarom daar wat meer gereguleerd worden om de prijzen betaalbaar te houden.
Zij gaat verder met grondspeculatie. Zij is het eens met de heer Işik, die voorstelt om bij nieuwe stedelijke knooppunten de Wet beschermde gemeenten in te zetten om te voorkomen dat daar grondspeculatie op gang komt. Zij roept voorts op zorgvuldig om te gaan met bestaande wijken. Zij is het eens met hetgeen D66 voorstelt met betrekking tot Lager Weide, maar dan moet de ruimte daar wel efficiënter gebruikt worden. Daarom roept zij de wethouder ook op om daar een plan voor te maken. Dan Overvecht. Zij vindt dat de bewoners heel goede ideeën aangedragen hebben om rondom de Einsteindreef te kijken hoe daar woningen gebouwd kunnen worden. Zij hoort graag van de wethouder wanneer het desbetreffende omgevingsplan verwacht mag worden en of daarin de gedachten van de bewoners goed onderzocht worden. Tot slot Lunetten. Daar is al veel woningbouw gepland. Dat lijkt haar daar een goede plek voor, maar het is nu wel een heel mooie groene wijk. Het lijkt haar daarom een goede plek om park-inclusief te gaan ontwikkelen. Kan de wethouder een dergelijke ontwikkeling toezeggen?

De heer **Bosch** hoort mevrouw De Koning de term ‘park-inclusief’ gebruiken. Eerder had zij het over voetgangerfiles. Hoe gaat mevrouw De Koning voorkomen dat al dat groen vervolgens vertrappeld wordt door al die mensen die daar wonen?

Mevrouw **De Koning** denkt dat mensen dat probleem wel aankunnen. Er kan bij voorbeeld met schelpenpaadjes gewerkt worden. Daar zijn goede voorbeelden van. Zij vindt dat de robuuste natuur rondom de stad ook meer ruimte gegeven moet worden, zodat daar wat meer ruimte is voor natuur die wat minder verstoord is.

Mevrouw **Sasbrink** hoort mevrouw De Koning onderscheid maken tussen natuur die wat minder verstoord wordt door mensen en natuur waarin dat wel het geval is. Wat denkt mevrouw De Koning van het aanwijzen van zones waar mensen helemaal geen plek hebben?

Mevrouw **De Koning** denkt dat dat een goede oproep is.

De heer **Te Hoonte** vraagt zich af waarom op een postzegel aan de zuidkant van het spoor – zo staat het in de RSU 2040 – een enorme hoeveelheid woningen worden toegevoegd en tegelijkertijd wil mevrouw De Koning daar park-inclusief bouwen in Lunetten. Hij ziet dat niet gebeuren. Of bedoelt mevrouw De Koning de A27 toch maar gewoon aan te pakken, er een overkapping overheen te leggen en de daaraan verbonden consequenties voor lief neemt?

Mevrouw **De Koning** benadrukt dat GroenLinks tegen de verbreding van de A27 is. Zij blijft ook bij de oproep om dit heel helder te maken in de RSU. Het park-inclusief bouwen is iets dat zij met de bewoners van Lunetten heeft besproken.

De heer **Te Hoonte** vraagt dat als men die A27 niet wil uitbreiden, wie dan dat dek over de A27 gaat betalen.

Mevrouw **De Koning** is verwonderd, want bij Lunetten wil men woningbouw plannen, terwijl van bouwen bij de A27 wordt gezegd dat dat te duur en te ingewikkeld is.

De heer **Te Hoonte** wijst erop dat nu bij Lunetten ook al files staan. Er komen heel veel mensen bij en er is in de RSU niet eens een weg ingetekend. Er moet daar bovendien een park komen dat die buurt ontsluit. Er moet nu een extra overkapping bij bij de A27 en daar zegt hij niet van dat dat te ingewikkeld is, maar dat zegt de provincie. Het college zegt 'zonder dat kunnen wij er niet bouwen'.

Mevrouw **De Koning** benadrukt nog geen ontwikkelplan voor Lunetten te hebben gezien. Zij denkt dat het goed is dat zo'n plan er komt. En als dat uitwerkingsplan er komt, dan vraagt zij om erin mee te nemen park-inclusief te ontwikkelen. Zij ziet geen redenen om daar niet goed naar te kijken. Het is een enorme kans om daar woningen toe te voegen.

De heer **Schipper** hoort GroenLinks ten aanzien van de A27 twee dingen zeggen: GL is tegen de verbreding van de A27 en hij hoorde mevrouw De Koning ook zeggen dat dat niet goed in de RSU staat. Kan men een amendement verwachten of gaat GL straks mee in het amendement van de SP om dat beter op te schrijven?

Mevrouw **De Koning** herhaalt dat haar fractie tegen de verbreding van de A27 is. Ze weet dat het college ook tegen de verbreding van de A27 is. Als dat niet goed in de RSU staat dan verwacht zij dat het college daar zelf ook verandering in wil brengen. Als dat niet gebeurt, dan gaat GL kijken hoe de tekst aangepast moet worden.

De heer **Te Hoonte** meldt daar wel mee in te stemmen. Het staat niet in de RSU. Waar het college voor is, is niet de basis van de RSU. Deelt mevrouw De Koning dan de mening van de heer Schipper dat de tekst niet klopt?

Mevrouw **De Koning** legt uit dat het haar fractie niet zo is opgevallen dat het niet goed verwoord staat in de RSU, want dan had zij dat zelf naar voren gebracht. Als het er inderdaad niet goed in staat, dan is GL ervoor om dat te corrigeren, want haar partij is tegen verbreding van de A27 en dat zal blijven.
Zij gaat voort over de financiering. Het welslagen van de RSU is afhankelijk van een succesvolle financiering. Daarom is het goed dat er veel bronnen voor financiering beschreven staan. Maar zij leest ook over het fonds Bovengrondse voorzieningen waar heel veel voorzichtige termen gebruikt worden, maar zij hoort van collega's in Eindhoven dat zij daarmee al een stuk verder zijn. Dus hoe zit dat en kan de wethouder hier niet een beetje sneller gaan?
Voorts zegt zij heel blij te zijn dat naar aanleiding van het amendement van GroenLinks er meer rekening wordt gehouden met ruimte voor de energietransitie. Van de zijde van Eneco leest zij echter dat er nog steeds te weinig ruimte wordt ingepland voor energie. Zij hoort graag de reflectie van het college.
Dan voorzieningen. Zij vindt het heel goed dat met de Utrechtse Barcode ervoor gezorgd wordt dat voorzieningen meegroeien met de bewoners. Zij wil weten of de bibliotheek wel in de Barcode zit en of er wel rekening is gehouden met één bibliotheek in elk knooppunt. Graag een reactie.
Tot slot architectuur. Als er zoveel woningen bij komen, dan moeten die er natuurlijk wel goed uitzien. Utrecht moet een aantrekkelijke stad blijven. Er is een motie aangenomen over het aannemen van een stadsbouwmeester, die mooie architectuur aanjaagt. Geen overbodige luxe. De invulling van 'stadsbouwmeester' zou in deze RSU staan, maar zij ziet daar niets van terug. Zij hoort graag van de wethouder waarom die motie nog niet is uitgevoerd en of dit alsnog kan worden toegevoegd.

De heer **Bosch** wijst erop dat bij de bespreking van de uitgangspunten van de RSU de PVV aangaf daar niet blij van te worden. De PVV ziet veel aannames die hun basis vinden in de wensdenkerij en de maakbare samenleving. Dat blijkt bij voorbeeld uit het geld. De kosten voor de RSU zijn
7,1 miljard euro, hetgeen waarschijnlijk een te rooskleurig scenario is. De gemeente heeft

2,4 miljard euro kunnen bijdragen en 4,7 miljard euro komt van overige overheden. Er wordt gelukkig wel gesteld dat de investeringsomvang onzeker is. Hij zou dat ‘onrealistisch’ willen noemen. Hij roept op de stad niet de dupe te laten worden van dingen die nooit gaan gebeuren.
Er wordt gesproken van belangrijke pijlers in de inclusieve stad, maar waar is de aandacht voor de gewone Utrechter, hun kinderen en ouderen, mensen met een kleine beurs? Die mensen raken in de inclusieve stad in de knel. Die mensen kunnen en moeten blijven wonen. Veel partijen zeggen dat ook te willen, maar daar zijn andere keuzes voor nodig.
Voor wat Overvecht betreft sluit hij zich aan bij de heer Schipper. Als hij kijkt naar de woningopgaven van de woningbouwcorporaties, dan ziet hij dat zij de gemeente waarschuwen. Voor ongeveer 5% van hun opgave willen zij financiering, maar dat gaat het op deze manier natuurlijk nooit worden. De huuropbrengsten mogen om begrijpelijke redenen niet omhoog. De corporaties lopen tegen vier knelpunten aan. De gemeente gebruikt te vaak interne procedures voor de grond, waar de woningbouwcorporaties mee moeten concurreren. Dan is er de Flora- en faunawet. Ten derde zijn er de afspraken over de grondprijzen en ten vierde zijn er al die eisen. Daardoor worden die woningen veel te duur en daardoor kunnen er dus weer minder sociale huurwoningen worden gerealiseerd.
De woningbouwcorporaties vragen eigenlijk niet alles van de ambities te realiseren. Zij vragen om realistische keuzes. Dat betekent dat mensen met een kleine beurs dan ook in de stad kunnen blijven wonen. Dat geklets dat het allemaal te ver van het centrum zou liggen, neemt hij voor lief. Hij vraagt GroenLinks en D66 een keuze te maken. En-én gaat niet, zo blijkt maar weer eens. Hij hoort het college hier graag nader over.
Men zal begrijpen dat deze RSU niet die van de PVV is en dat de partij tegen zal stemmen.

De heer **Van Steeg** weet dat het gaat om de opgaven van de stad en om de vraag of de stad haar woningopgave in de komende jaren waar kan maken. De vraag is of deze RSU daar het goede antwoord op is. Het CDA beoordeelt de RSU aan de hand van een aantal uitgangspunten: wordt de stad leefbaar gehouden? Is de stad een betrouwbare partner ten opzichte van provincie en Rijk? Wordt dit samen met bewoners gedaan?
Op een aantal vlakken komt de RSU hem nogal geforceerd over. Alles grijpt in elkaar en dat heeft immers consequenties voor de projectplanning. Daar wordt wel op ingegaan in de RSU, maar dat is hem nog niet concreet genoeg. Zo is niet duidelijk genoeg welke financiering nodig is en wat de consequenties zijn als er geen financiering komt. Hij vraagt de wethouder of dat nog duidelijker gemaakt kan worden en of er voldoende draagvlak is binnen de ambtenarij om die plannen waar te maken. Kan de stad dit aan of moet er nog strakker gepland worden?
Hij ziet weinig onduidelijkheid op de hoofdstructuren, maar aan de andere kant valt te zien dat het in de uitvoering onduidelijk is wat de RSU betekent op wijkniveau. Daarom heeft hij een aantal vragen. Allereerst vindt hij het belangrijk dat het karakter van de stad behouden blijft. Hij denkt dat veel Utrechters zich verbonden voelen met hun wijk. Hij denkt dat dat zo blijft. Eigenlijk is Utrecht al een tienminutenstad. In hoeverre geeft de RSU daar een oplossing voor?
Het CDA is voorstander van het zo snel mogelijk ontwikkelen van Rijnenburg m.n. om gezinnen de ruimte te geven in de stad te wonen en de woningen betaalbaar te houden.
Uit de participatie is gebleken dat bewoners zich afvragen wat de RSU betekent voor hun wijk en of en hoe zij mee kunnen praten. Hij sluit zich aan bij de plannen voor Overvecht die ervoor moeten zorgen dat de bewoners wel degelijk hun ideeën kwijt kunnen.
Dan de huizenbouw en de Barcode. De CDA-fractie ziet door de Barcode het bos niet meer. Met name maakt men zich zorgen over de ontwikkeling van de huizen op Westerhaven. Ook hij ziet dat daar heel veel bedrijvigheid is. Aan de ene kant is het de vraag of daar nou de plek is om huizen te bouwen. Daarnaast ligt daar een kans om te voldoen aan het streven om meer familiebedrijven in staat te stellen naar Utrecht te komen. Hij vraagt de wethouder hoe dat in deze RSU concreet gemaakt kan worden.
Hij ziet ook dat meer groen in de stad gewenst wordt. Het voordeel van de RSU is dat er nu een strategie ligt, maar de uitvoering en de Barcodes zijn veel minder concreet. Daardoor kan de uitvoering niet goed getoetst worden op de passendheid van alles. Gaat alles wel op wijkniveau passen? Daarom wil hij meer duidelijkheid verkrijgen over de wijze waarop de Barcodes worden uitgewerkt op wijkniveau. De vraag is ook hoe hierover met de stad gecommuniceerd wordt, zodat de bewoners een helderder beeld krijgen van wat de RSU concreet voor hen betekent.
Hij is benieuwd naar de antwoorden van de wethouder op vragen betreffende de beeldkwaliteit en de hoogbouw.

De vertraagde stad. Iedereen zegt dat het mooi is dat dat ook in de RSU staat. Hij heeft echter het gevoel dat dat vooral als label is overgenomen. Hij vraagt zich af wat het in de praktijk betekent. Hij krijgt daar graag een reactie op.
Dan de sport, die naar zijn mening danig gaat lijden onder deze RSU. Sport wordt weggedrongen naar Rijnenburg. Sport zou juist onderdeel moeten zijn van de wijk! Hij vraagt de wethouder te bekijken of die spreiding van sport toch op een andere manier kan.

Mevrouw **Oosters** wil de heer Van Steeg steunen op het gebied van sport. Zij zou graag zien dat de kwaliteit van de sportvoorzieningen omhoog gebracht wordt. Is de heer Van Steeg dat met haar eens?

De heer **Van Steeg** antwoordt dat te steunen.
Hij benadrukt nogmaals, wat de financiën betreft, dat er goed gepland moet worden en dat men niet te veel projecten tegelijk moet willen doen. Dan kan voorkomen worden dat uit de pas en dus uit de financiën gelopen wordt. Hij wil daar graag meer duidelijkheid over.

De heer **El Abassi** meldt zich voor een groot deel te hebben kunnen vinden in de woorden van de heer Schipper, totdat hij begon over Rijnenburg. Hij ziet in dat niet te ontkomen valt aan bouwen in Rijnenburg. Hij ziet uit naar de beantwoording van de gestelde vragen betreffende Rijnenburg. Is de wethouder ook van mening dat bouwen in Rijnenburg onontkoombaar is? Hij sluit zich ook aan bij het gebruik willen maken van de Wet grondspeculatie. Hij hoort dan ook graag de beantwoording van de gestelde vragen aan de wethouder door de heer Işik. Hij hoorde ook mevrouw Schilderman over het actieplan voor Lager Weide met meer werkgelegenheid. Hij hoort de wethouder graag over wat hij van dat actieplan vindt.
Binnenstedelijk bouwen zegt volgens hem iets over de betaalbaarheid, het oppervlak van de woningen en de parkeerplekken. Te weinig parkeerplekken zorgt niet voor minder auto's, maar zorgt wel voor een waterbedeffect.
Hij hoorde ook een kort debat over fietsers versus autofiles. Beide problemen bestaan. Voor veel bewoners is de stad te druk door zowel de fietsen als de auto's. Binnenstedelijk bouwen vergroot dat probleem. Er wordt voorrang gegeven aan binnenstedelijk bouwen, maar wordt het niet tijd om meer aandacht te hebben voor buitenstedelijk bouwen, zo vraagt hij de wethouder.

De **voorzitter** constateert dat hiermee een eind gekomen is aan de eerste termijn van de raad.
Na een ordedebat wordt besloten de beantwoording van de vragen door het college niet vanmiddag te laten plaatsvinden. De technische vragen zullen schriftelijk worden behandeld. De politieke beantwoording zal zo veel mogelijk op 1 juli plaatsvinden.
Er wordt gekeken naar nieuwe spreektijden voor de tweede termijn. Daar wordt een stukje bij opgeplust voor de beantwoording van het college en de interrupties daarbij. De griffie zal met een helder voorstel komen.
Hiermee wordt de vergadering geschorst.

Verslag openbare middagvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum 10 juni 2021
Locatie Raadzaal, stadhuis
Verslag door mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. M. de Pagter en mw. R. Heijne, de wethouders, dhr. E. Eerenberg, dhr. K. Verschuure, de leden, dhr. J. Wijmenga (ChristenUnie), dhr. M. van Heuven (PvdD), mw. E. Bijsterbosch (D66), mw. J. Zwinkels (CDA), mw. R. Heijne (GroenLinks), mw. J. van Ophem (Student&Starter), dhr. S. Gaillard (Stadsbelang Utrecht), dhr. R. van der Zweth (PvdA), mw. F. de Koning (GroenLinks), dhr. G. Te Hoonte (VVD), mw. S. Schilderman (D66), dhr. D. Bosch (PVV).
Overige aanwezigen, dhr. T. Zorn (burgeragendering).

Afwezigen

De fractie van de SP.

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte, middag

1. Opening en mededelingen 21
6. Burgeragendering Evenementengeluid 21
7. Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief 26
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 46

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 14.00 uur en heet iedereen van harte welkom.

6. Burgeragendering Evenementengeluid

De voorzitter heet de wethouder en de initiatiefnemers van de burgeragendering van harte welkom. Hij meldt dat de burgeragendering is ingediend door de heer Zorn en de heer Nijssen namens de Utrechtse stichting tegen geluidsoverlast. Het onderwerp van de burgeragendering is een bevoegdheid van het college en het gaat om de aanpassing van een beleidsregel. Conform de verordening op de burgeragendering geleidt de raad de burgeragendering met een advies door naar het college. Dit advies zal het resultaat zijn van de beraadslaging van vandaag.

De heer Zorn (burgeragendering Evenementengeluid) geeft aan dat de toelichting schriftelijk is gedaan. Hij vult aan dat de burgeragendering is begonnen vanwege het geluidsniveau in de woningen en dat dit een gezondheidsprobleem betreft.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) dankt de indieners voor de agendering. Naast een hoop gezelligheid en activiteit in de stad hebben evenementen ook slapeloze nachten tot gevolg voor een aantal inwoners. De fractie vond het tijdens de laatste raadsinformatiebijeenkomst opvallend dat de beleidsregel die er nu is, geen rekening houdt met de laatste wetenschappelijke inzichten over gezondheidsschade door geluid. Dit alleen al maakt dat de ChristenUnie de oproep van de indieners wil steunen. Herziening van de beleidsregel is nodig. Is het college bereid om de huidige beleidsregel te evalueren en indien nodig de raad voor te stellen deze aan te passen aan de stand van de wetenschap of dit besluit zelf te nemen als het college zelf hiertoe bevoegd is?

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat de PvdD ook eens heeft voorgesteld om geluidsnormen bij festivals en evenementen te verlagen. Het college verwees toen naar de locatieprofielen. Deze zijn alleen naar de koelkast verplaatst terwijl de 'festivalisering' van Utrecht doorgaat. Het is goed dat de initiatiefnemers voorstellen om de geluidsnorm te gaan verlagen. Amsterdam doet dit, dus Utrecht kan het ook. Binnen en reizende evenementen horen er niet bij. Volgens de PvdD is de voorgestelde norm prima in orde en redelijk. De fractie vraagt wat het college ervan zou vinden als ook een norm wordt opgesteld voor geluid op festivalterreinen om zo gehoorschade bij publiek te voorkomen. De PvdD is enthousiast over de burgeragendering en adviseert het college deze over te nemen.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) dankt de initiatiefnemers. Uit de raadsinformatiebijeenkomst en de brief die deze week kwam van evenementenorganisatoren, blijkt dat de voorstellen die worden gedaan behoorlijk ruig zijn en wat D66 betreft te ruig. Evenementen zoals Tweetakt, de Parade of Soenda kunnen geen plaats meer vinden terwijl dit evenementen zijn die veel plezier opleveren. De fractie merkt op dat ook plezier gezond is. Verder zullen bepaalde locaties afvallen. Hierdoor zal erop andere locaties meer druk komen te staan en dit doet iets met de spreiding van lusten en lasten. D66 denkt dat het wijzer is om geluid samen met alle andere aspecten van het evenementenbeleid te bespreken bij de locatieprofielen voor evenementen. Tot slot geeft de D66-fractie aan dat deze bijdrage ook namens de VVD-fractie is gedaan.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) zegt dat hij van D66 en de VVD niets heeft gehoord over de gezondheidsschade die mensen nu zouden kunnen opdoen. Is erbij D66 geen enkele aandacht hiervoor?

Mevrouw Bijsterbosch (D66) merkt op dat erop dit moment helemaal geen evenementen zijn. Dit is ook de reden waarom de locatieprofielen later komen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt het bizar dat D66 verwijst naar de locatieprofielen waar al sinds 2007 op gewacht wordt. Er dient met evenementen in gesprek te worden gegaan om te kijken of de overlast beperkt kan worden en gehoorschade van bezoekers voorkomen kan worden.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) zegt dat met D66 over van alles te praten valt. Verder is het zo, dat als een en ander wordt gedaan op de manier van de initiatiefnemers, dat er dan een heel aantal locaties in de stad afvallen en dat de druk op de overige locaties toeneemt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt waarom D66 niet een grens trekt. De frequentie van de evenementen zou omlaag gebracht kunnen worden. Daarnaast gaat het argument dat er in coronatijd geen evenementen zouden zijn in de stad niet op. Zij heeft mensen in de stad gesproken die hebben aangegeven dat er best veel kleinschalige evenementen hebben plaatsgevonden die juist tot overlast leidden doordat er weinig werd gehandhaafd.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) geeft aan dat de locatieprofielen klaarlagen toen de eerste 'lockdown' in werd gegaan.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat samenleving nu steeds meer opengaat en dat de tijd benut moet worden om voorbereidingen te treffen.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) antwoordt dat die getroffen zullen worden zodra over de locatieprofielen gesproken gaat worden.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat voordat erover de locatieprofielen gesproken kan worden, eerst gewacht moet worden op een reactie van het college. Daarna begint het hele proces pas. Daarbij heeft de fractie de locatieprofielen gezien en hierin staat niets over verlaging van geluidsnormen.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) vraagt zich af of de fractie van de PvdD het raadsvoorstel over de locatieprofielen wel nauwkeurig heeft gelezen. Er worden wel degelijk beperkingen in de frequentie van evenementen met veel geluid voorgesteld.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) dankt de heer Zorn voor het agenderen van dit onderwerp. Voor zes locaties is te zien dat maximaal zes dagen 70 tot 80 dB gehaald mag worden. Voor GroenLinks mag dit nog wat scherper in lijn met hetgeen de heer Zorn voorstelt. Verder zijn ook geluidsnormen voor de festivalgangers zelf van belang. Met betrekking tot de locatieprofielen vraagt de fractie of die na de zomer snel in lijn gebracht kunnen worden met dit voorstel qua geluidsnormen en vastgesteld kunnen worden. Tot slot nog twee korte onderwerpen. Het systeem van permanent meten wordt al gebruikt door de gemeente. Het voorstel is om deze gegevens openbaar te maken. Dit lijkt GroenLinks een goed idee. Vindt de wethouder dit ook? Verder dienen klachten en meldingen goed te landen en dient er gehandhaafd te worden. Kan ook hier verbetering in komen? Graag een reactie.

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) dankt de initiatiefnemers voor de agendering. Voor Student&Starter zijn evenementen een meerwaarde voor de stad. Het eventueel uitvallen van bepaalde evenementen in de binnenstad, is voor de fractie een belangrijke reden om de wethouder te vragen om de geluidsnormen niet te verlagen. Student&Starter verzoekt de wethouder om te kijken naar andere oplossingen. Wellicht kunnen huizen beter geïsoleerd worden. Ten slotte is een telefonisch meldpunt van belang.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) vraagt hoe het verlagen van de geluidsnorm er direct toe bijdraagt dat bepaalde evenementen niet meer door kunnen gaan.

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) merkt op dat tijdens de raadsinformatiebijeenkomst bleek, dat het mogelijk is dat er evenementen wegvallen. Bij het bespreken van locatieprofielen kan hier verder over gesproken worden.

De heer Van der Zweth (PvdA) dankt de initiatiefnemers voor het voorstel. De PvdA ziet de urgentie maar uit de brief van het college blijkt, dat als de geluidsnorm wordt verlaagd, dat veel festivals niet door kunnen gaan en er een concentratie plaatsvindt op bepaalde plekken. Wellicht moeten de locatieprofielen gebruikt worden om per plek te kijken hoe een en ander het beste gedaan kan worden. De PvdA wil dat de locatieprofielen na de zomer worden toegestuurd en behandeld. Ten slotte is een telefonisch meldpunt van belang.

Mevrouw Zwinkels (CDA) dankt de initiatiefnemers voor het voorstel. De CDA-fractie hoopt dat de locatieprofielen snel komen. Ten aanzien van de geluidsnormen vindt de fractie het belangrijk dat alles eromheen, zoals handhaving en overleg tussen evenementen en omwonenden, eerst goed geregeld wordt. Het CDA is van mening dat de communicatie veel beter kan. Ook dient gekeken te worden naar de typen evenementen. Ten slotte vindt de partij dat dit onderwerp onder milieu of duurzaamheid moet gaan vallen in plaats van onder economie. In de jaarstukken wordt geluidsoverlast gemonitord maar alleen van verkeerslawaai. Andere bronnen van geluidsoverlast dienen ook te worden meegenomen. Graag reactie van het college.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) vraagt waar het CDA nu precies voor staat.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat het CDA staat voor drie punten. Ten eerste moet de basis op orde zijn bijvoorbeeld met betrekking tot handhaving. Ten tweede zijn mensen samen verantwoordelijk. De verantwoordelijkheid van organisatoren dient aangesproken te worden en er dient gekeken te worden wat de gemeente kan doen en wat omwonenden zelf kunnen doen. Ten derde staat het CDA voor een stad op mensenmaat. Er zijn dan grenzen aan wat in een stad als Utrecht toegestaan kan worden. Het is daarom zeker bespreekbaar dat de norm naar beneden gaat.

Wethouder Eerenberg merkt op dat het college grote waardering heeft voor de initiatiefnemers en iedereen die achter hun staan. Hetgeen op tafel is gelegd, is alleszins voorstelbaar. Het is druk en er zijn evenementen die zorgen voor overlast. Er zijn daarentegen ook veel mensen die van die evenementen genieten of er hun boterham mee verdienen. Het is een klassiek geval van belangenafweging. De reactie van het college is, dat niet zomaar gezegd kan worden dat de norm wordt verlaagd met 10 dB. Er zijn dan evenementen die zullen aangeven onder die condities niet door te zullen gaan. De wethouder geeft aan dat dit onderwerp een zorgvuldig gesprek vraagt. Daarnaast is van belang hoe evenementen worden gespreid in de stad en dient gekeken te worden naar de typen evenementen. Verder zit in de brief Binnenstad in balans veel onderkenning van datgene wat de initiatiefnemers van de burgeragendering op tafel leggen. De wethouder zegt dat met een brede blik en fijnmazig naar het vraagstuk gekeken moet worden. Een instrument hiervoor zijn de gebiedsprofielen. De commissieleden hebben die in bezit want die zijn toegestuurd. Vanwege corona is alleen nog niet het juiste moment geweest om het gesprek te voeren. De afspraak is gemaakt dat zodra de gemeente corona achter zich laat, dat met het proces verder gegaan zal worden en dit proces heeft als volgende stap: participatie.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat de wethouder zich verschuilt achter participatie en locatieprofielen. De PvdD vindt dat aan de slag moet worden gegaan om problemen op te lossen.

Wethouder Eerenberg gaat niet mee in het beeld dat participatie iets is om je achter te verschuilen. Het college is ruimschoots opgeroepen om zorgvuldig en breed te participeren. Verder is in het proces door corona op de pauzeknop gedrukt. In september ontvangt de commissie een brief en dan zal hopelijk het proces verder gebracht kunnen worden.

De heer Van Heuven (PvdD) roept het college op tot urgentie.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) zegt dat het goed is dat er een brief komt. Hierin dient een concreet tijdpad opgenomen te zijn. Verder dienen er zwaarwegende redenen te zijn, als er in september niet gestart wordt met het traject.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat de insteek is, om in september verder te gaan. Het is alleen nog niet bekend hoe een en ander er in september uitziet.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) vraagt of het college ook oog wil hebben voor de bewoners.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat er een onderscheid is tussen muziekevenementen en niet muziekevenementen waar wel muziek bij is. In de laatste categorie wordt in de praktijk al gewerkt met een lagere norm.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) denkt dat het verslag van deze vergadering als advies moet dienen. Verder heeft hij in de beantwoording van de wethouder het woord gezondheid nog niet gehoord.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat hij het belang van gezondheid in zijn introductie heeft onderschreven. Tegelijkertijd is het een belangenafweging. Hij vervolgt zijn beantwoording. GroenLinks vroeg of metingen openbaar gemaakt kunnen worden. De wethouder twijfelt omdat de meetdata goed geïnterpreteerd moeten worden om er iets mee te kunnen doen. Met betrekking tot klachten merkt hij op, dat mensen dat waarschijnlijk het nummer 14030 bellen. Buiten kantooruren krijgen mensen dan een bandje. In dat bandje zit de optie evenementen. Als die gekozen wordt, dan wordt doorverbonden met de meldkamer van VTH.

De heer Zorn (burgeragendering) gaat in op de opmerking van D66 en VVD over de locatieprofielen. Toen de locatieprofielen in de inspraak kwamen, heeft hij een mail gestuurd met daarin de vraag hoe het zit met geluid. Er is toen geantwoord dat het geluid op dat moment niet ter discussie stond en dat de beleidsregel bleef staan. Het enige wat veranderd is, is de frequentie van het aantal evenementen per locatie. Verder had GroenLinks het over 70 of 80 dB maar het is van belang dat die partij daarbij aangeeft of het over dBa of dBc gaat. Vervolgens zijn geluidssystemen op de markt waarbij er niet alleen speakers staan naast de band maar ook twintig meter in het publiek. Hierdoor ontstaat meer spreiding van het geluid. Dit is een mogelijkheid die onderzocht kan worden maar hier gebeurt nog weinig mee. Dan het zichtbaar

maken van metingen. Als er een grenswaarde is van 80 dBc over een gemiddelde meetduur van een of twee minuten, dan kan iedereen zien wanneer de lijn boven de 80 dBc gaat. Met de huidige meetapparatuur is dit prima te doen. Ten slotte is het mogelijk om te bellen maar als iemand in een woning zit waarin de telefoon nog nauwelijks is te horen, dan is het lastig om een bandje af te luisteren.

De voorzitter inventariseert of er antwoorden worden gemist.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft gevraagd naar de handhaving en de mogelijkheden ten aanzien van meetapparatuur. Ze heeft ook gevraagd of het een goed idee is om dit onderwerp onderdeel te maken van de portefeuille Milieu of Gezondheid.

Wethouder Eerenberg gaat in op de 70 tot 80 dB. Het wordt zeker niet meer dan 80 dB. Boven de 70 dB moet vergund worden en het aantal evenementen wordt gemaximeerd. GroenLinks vroeg of dit in de praktijk betekent dat zes keer op 80 dB wordt uitgekomen. Dit is waar bij de locatieprofielen het debat over gevoerd moet worden. Verder zit het evenementenbeleid bij de portefeuille Economie omdat het ook gaat over of evenementen passen bij de stad en wat de economisch toegevoegde waarde is. De handhaving valt onder het handhavingsprogramma en het is niet zo dat daardoor de handhaving economisch gestuurd wordt. Vervolgens vraagt de wethouder wat hij nog over de meetapparatuur moet zeggen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat er alternatieven zijn voor hoe gemeten kan worden. Wordt meetapparatuur van vijftig jaar geleden gebruikt of wordt meegegaan met ontwikkelingen? Verder wordt vaak niet gehandhaafd. Tot slot vraagt zij hoe een en ander gemonitord gaat worden. Als een en ander vanuit Milieu of Gezondheid bekeken wordt, dan wordt meer integraal gemonitord op geluid.

Wethouder Eerenberg geeft aan dat het publiceren van een getal iemand soms op het verkeerde been zet. Verder wordt op de gevel van de woning gemeten. Als mensen klachten hebben, dan wordt soms ook in de woning gemeten. Op dat moment wordt brongeluid gemeten maar ook de isolatie van de woning. Er wordt overigens altijd gebruikgemaakt van geijkte apparatuur en er wordt meegegaan met de tijd. Vervolgens weet de wethouder niet of vanuit Milieu meer integraal naar geluid wordt gekeken. De wethouder Economische Zaken zal in het college spreken vanuit de volledige breedte van alle portefeuilles.

De voorzitter concludeert dat de notulen aan het advies gehecht zullen worden.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt wat het college met het burgerinitiatief gaat doen en of de commissie en de initiatiefnemers ingelicht worden over het definitieve besluit.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat de commissie en de initiatiefnemers zullen worden ingelicht. Hij is namens het college benieuwd wat het uiteindelijke advies is van de commissie. Het gesprek is tot nu toe niet eenduidig geweest.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of de notulen het advies zijn of dat er nog een ander advies komt.

De voorzitter constateert dat onlangs een raadsvoorstel is ingediend over de verordening op de burgeragendering. Hier staat in dat de commissie als geheel een advies moet geven. Uit dit debat blijkt dat dit lastig is. De oplossing is nu, dat voor het advies wordt verwezen naar de notulen.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) denkt dat een en ander redelijk duidelijk is. De verschillende partijen hebben hun advies gegeven. Zij vertrouwt erop dat het college hier goed naar kijkt en zij is blij met de toezegging dat er een brief komt waarin het college meedeelt wat besloten is.

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Eerenberg komt in september met een brief omtrent de voortgang van de locatieprofielen. In de brief wordt ook een concreet tijdpad geschetst en de reactie op de burgeragendering wordt er ook in opgenomen.

De voorzitter schorst de vergadering voor vijf minuten.

De voorzitter heropent de vergadering en constateert dat de SP-fractie wegens persoonlijke omstandigheden niet aanwezig is.

7. Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief

Mevrouw De Koning (GroenLinks) constateert dat veel van de eerder meegegeven punten goed zijn verwerkt. De fractie heeft een paar punten die zij anders zou willen zien. Allereerst zijn de plannen wat energie betreft onder de maat. De fractie mist concrete locaties voor energieopwekking, energieopslag en -transport en de ambitie is niet hoog genoeg. Er zijn plannen tot 2030 gemaakt terwijl op alle andere fronten de plannen zijn uitgewerkt tot 2040. De opgave is dus eigenlijk maar voor de helft ingevuld. Voor de periode na 2030 is ook nog niet bekend welke technieken dan gebruikt gaan worden. Alsof hierdoor een excuus ontstaat om niet alvast ruimte voor zon energie en windenergie in te plannen.

De heer Bosch (PVV) vraagt of GroenLinks een aantal concrete locaties kan noemen.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) antwoordt dat ervoor Utrecht zoeklocaties staan beschreven in de RSU. Voor de regio kan GroenLinks niet iets aanwijzen. Dit plan is er volgens die partij voor om die plekken te identificeren.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat GroenLinks altijd wijst op de regels van de RES. De volgende fase RES komt in de volgende fase van de RES. Het is een beetje raar dat een en ander nu opeens in het IRP vastgelegd moet worden.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) zegt dat het risico is als geen rekening wordt gehouden met een toekomstig beslag voor energie.

De heer Te Hoonte (VVD) begrijpt de opmerking niet. GroenLinks heeft erbij het energielandschap geen moeite mee om ruimte dicht te zetten voor andere grote vragers zoals woningbouw.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) antwoordt dat in de ruimtelijke strategie Utrecht energie, woningbouw, werken en groen afgewogen worden. Er ontstaat dan een integraal plaatje waarin al die vier zaken een plek krijgen. GroenLinks constateert dat in het IRP maar drie daarvan met dezelfde ambitie zijn uitgewerkt. Energie is een ondergeschoven kindje.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) onderschrijft hetgeen GroenLinks zegt. Ze begrijpt de opmerking van de heer Te Hoonte wel maar het gaat dan over Rijnenburg en dat is een ander debat. Student&Starter denkt dat in de IRP concrete zoekgebieden opgenomen moeten worden.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) constateert dat de zienswijze op het punt energie te mild is.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt de wethouder de klimaatcrisis serieus te nemen en zo snel mogelijk energieneutraliteit te bereiken. Kan dit meegenomen worden in de zienswijze?

Mevrouw De Koning (GroenLinks) merkt op dat erop het gebied van betaalbare woningbouw ook onvoldoende ambitie in het stuk staat. Kan de provincienorm verankerd worden en besproken worden met de regiogemeenten? Tenminste 50% van de woningen dient sociale en midden huur te zijn. Kan dit opgenomen worden in de zienswijze?

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt zich af hoe er constructief kan worden samengewerkt.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) denkt dat collectieve ambities afgesproken moeten worden. De wethouder zal aan de tafels samenwerking moeten zoeken.

Mevrouw Schilderman (D66) hoort graag iets over hoe gemeenten elkaar kunnen aanspreken op zaken.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) merkt op dat groen tot nu toe een ondergeschoven kindje was in het IRP. Iets later werd de bouwsteen uitgewerkt. Inmiddels spreekt GroenLinks complimenten uit over hoe een en ander is uitgewerkt. De enige zorg is, hoe wordt ervoor gezorgd dat een en ander ook wordt uitgevoerd? Wat is hierover afgesproken? Tot slot vindt GroenLinks het positief dat er aandacht is voor de bodem, het water en klimaatverandering. De doorvertaling van het perspectief in de keuzes, is niet altijd helder. Is er echt gekeken naar het niet bebouwen van veengrond dat veel bodemdaling kent en daarmee CO_2 uitstoot? Of is er gekeken naar de stijging van de zeespiegel en lager gelegen gebieden? GroenLinks vraagt of deze zaken naast in de analyse, ook teruggekomen in de daadwerkelijke plannen. Tot slot is het fijn dat er aandacht is voor genoeg werkplekken voor maakindustrie en circulaire economie. Ook is het fijn dat is opgenomen dat er geen plek is voor XXL-logistiek in deze drukke regio. Dienen XL- en L- logistiek niet ook buiten de gemeente en regio gehouden te worden?

De heer Wijmenga (ChristenUnie) sluit aan bij het punt van GroenLinks over ruimte voor energie. In de zienswijzebrief is een en ander hieromtrent te lief beschreven. Verder is het jammer dat het proces rondom de regionale energiestrategie maar niet tot een afronding komt. Ten slotte een tekstueel punt. In de brief wordt onder punt 3 gesproken over een motie of amendement over het aanbod voor kwetsbare groepen. Het was of een motie of een amendement.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat het IRP grotendeels aansluit op de RSU 2040. De fractie stelt een aantal specifieke punten aan de orde. Er wordt door het college terughoudend omgegaan met bouwen in het groen maar dit wordt niet gevolgd door alle gemeenten. Daarnaast heeft de VVD moeite met de wijze waarop de motie over de 130% is verwerkt. Het Utrechtse aandeel blijft daarin achter. Verder leest de fractie dat het college in de brief van de raad andere gemeenten oproept datgene wat dit college wil, uit te voeren. Dit klinkt nogal aanmatigend. Deze passage dient uit de brief te worden gehaald. Verder is de partij nog steeds niet helemaal blij met de gebruikte afbeeldingen en kaarten. Deze zijn onleesbaar en niet te begrijpen. Kan er een meer concrete kaart komen? De kaarten gaan overigens tot 2040 maar Rijnenburg is als theoretische optie er niet in meegenomen. De fractie constateert dat de metropoolpoort Lage Weide wordt gebruikt en dat het niet noord noordwest heet zoals in de RSU 2040. Daarnaast wordt de bypass A12 gemist in de RSU 2040. Deze zit nog wel in het IRP maar niet meer zo helder als in de ruimtelijke economische contour. Komt er nu wel een nieuwe weg of niet?

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat er een aantal grote opgaven zijn waar men in regionaal verband mee bezig moet zoals de lobby voor het realiseren van meer infrastructuur. Is de wethouder bereid om opnieuw met de regio het gesprek aan te gaan om te kijken of er mogelijkheden zijn om een vervoersregio te worden. Er zou ook een andere wijze van samenwerking kunnen komen die daaraan bij zou kunnen dragen. Met betrekking tot de 130% vraagt de fractie of dit percentage in de toekomst ook nog steeds gebruikt zal worden. Vervolgens een aantal specifieke zaken die liggen op het vlak van mobiliteit. In de regio is aandacht nodig voor P+R's. Uit het IRP kan D66 niet halen of hier afspraken over worden gemaakt. Is de wethouder bereid om hier in de zienswijze op terug te komen? Verder zijn het verkeerslawaai van de A27 en A12 een belangrijk aandachtspunt. Is het mogelijk om hier in regionaal verband aan te werken? Voorts is D66 benieuwd of er discussie komt over het grotere wiel. Ten slotte is de partij blij met de aandacht voor groen en landschap. Hieromtrent kan aansluiting worden gezocht met de provincie. Is de wethouder bereid om samen met andere gemeenten te kijken of er een wandel-, fiets-, of hardloopevenement kan worden gehouden om aandacht te vragen voor het verbinden van groen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt dat de zienswijze veel tekst heeft. Bij beslispunt 1.2. staat dat het doel van de IRP is om de ambities van de REK te concretiseren. Over de REK is echter gezegd dat een koerswijziging zou plaatsvinden. Betreft het nu een continuering of iets anders? Vervolgens wordt het IRP ook wel de regionale omgevingsvisie genoemd. Hoe verhoudt die zich tot de provinciale omgevingsvisie? Verder mist de fractie een motie in de zienswijze. Dit is de motie over het voorkomen van onnodige grootschalige uitbreiding van werk- en winkelgebied. Deze motie is destijds aangenomen. Het CDA heeft ook een motie ingediend over het huisvesten van diverse doelgroepen in de regio. Het is fijn om te zien dat het college hier meer aandacht voor vraagt. De fractie mist nog wel het breder kijken naar de gevolgen van verdichting en het verbinden van grote bedrijven met kleine startende ondernemers. Ten aanzien van voorzieningen

en de ruimtelijke implicaties daarvan heeft het college op 10 maart een reactie gegeven op het IRP en hier stond nog wel een en ander in maar nu is een en ander weggevallen. Voor het CDA is dit nog steeds een belangrijk punt.

De heer Van Heuven (PvdD) heeft vier onderwerpen die onvoldoende in de zienswijze naar voren komen. Allereerst mist de fractie het woord 'klimaatcrisis' in het IRP. Ten tweede ziet de fractie in de zienswijze graag wat woorden over de energieneutraliteit en de ambitie daarop. Graag een toezegging. Ten aanzien van de 'donut' is een motie ingediend bij de REP contour. Deze motie schijnt verwerkt te zijn maar de PvdD vindt dat er te weinig aandacht is voor het ecologische plafond van de aarde. Graag de toezegging van de wethouder dat hij de U16 wijst op de morele verplichting het ecologisch plafond van de aarde te respecteren. Vervolgens het onderwerp groei. Er wordt een maximale groei van de regio gefaciliteerd en de U16 wil vasthouden aan prognoses voor bevolkingsgroei en daarmee aan de woningbehoefte die er nu is. Sturen op groei zorgt echter voor problemen en daarbij is groei een keuze. De PvdD wil dat gestopt wordt met het sturen op groei. Het IRP dient een tweede groeiscenario op te stellen, een scenario dat niet inzet op maximale groei. Graag een toezegging. Dan het onderwerp landbouw. Hier is een amendement op ingediend waarin staat dat gestuurd moet worden op natuur inclusieve kringlooplandbouw. Hier is veel aandacht voor en daar is de PvdD blij mee. De partij wordt alleen onrustig van een ambitie als transitie naar circulaire bio diverse en economisch rendabele landbouw. In deze zin zitten teveel onderlinge spanningen en deze impliceert dat bij biodiversiteit rekening wordt gehouden met economische belangen. Kan de wethouder in de zienswijze benadrukken dat de natuur inclusieve landbouw vooral moet draaien om circulariteit en biodiversiteit en dat de U16 een rol kan spelen bij de economische systeemveranderingen in de landbouw? Vervolgens het onderwerp mens en dier. Kan de wethouder toezeggen dat hij in de zienswijze opneemt dat het doel van IRP moet zijn gezond leven in een stedelijke regio voor mens en dier? Tot slot moeten ambities eerder worden behaald en meer concreet worden verwoord.

De heer Van der Zweth (PvdA) geeft aan dat hij de heer Işik vervangt. De PvdA-fractie ondersteunt de vier hoofddoelstellingen in het IRP. De fractie zou graag zien dat nog een hoofddoelstelling wordt opgenomen namelijk het komen tot een inclusieve regio. Verder ligt voor de PvdA de nadruk op betaalbare woningen. Hier hoort een concrete ambitie bij. GroenLinks heeft daar een goed voorstel voor gedaan. Verder heeft de fractie eerder motie 2019/411 ingediend. Hierin stond dat tot een regionaal akkoord wonen gekomen moest worden. Het is goed dat erin de vierde fase een uitwerking komt. Kan de wethouder het met de regiogemeentes ook hebben over de zelfbewoningsplicht en het tegengaan van grondexploitaties? Tot slot het onderwerp bereikbaarheid. Als de ruimte voor auto beperkt moet worden, dan dient er wel duurzaam en kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer te zijn. Hoe wordt een en ander hieromtrent op een goede manier verdeeld in de regio? Graag een reactie.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) merkt op dat samenwerken de sleutel is om uiteindelijk de opgaven te realiseren. Verder dient ervoor wonen een duidelijke strategie te komen zeker voor betaalbare woningen. Met betrekking tot reizen sluit de fractie zich aan bij hetgeen D66 heeft gezegd en met betrekking tot energie bij hetgeen GroenLinks hierover heeft gezegd. Student&Starter ziet nog wel graag meer perspectief ten aanzien van wat er gedaan gaat worden met de ondergrond in de regio. Ten aanzien van groen merkt de fractie op, dat een en ander te mager is. Er kan hieromtrent een stevige lobby richting het Rijk worden georganiseerd. Dan de punten recreatie en evenementenlocaties. Bij recreatie gaat het alleen over maatschappelijke voorzieningen en verder mist de partij evenementenlocaties in de IRP. Kunnen die worden opgenomen? Er dient ook meer aandacht te zijn voor sportvoorzieningen. Tot slot het onderwerp werken. De fractie schrok ervan dat 70.000 van de 80.000 banen moeten gaan landen in de stad. Kan in de zienswijze worden opgenomen dat de ambitie elders in de regio ook aangescherpt mag worden?

De voorzitter schorst de vergadering voor vijftien minuten.

Wethouder Verschuure merkt op dat het definitieve IRP in oktober komt. Vandaag wordt datgene opgehaald wat nog in de zienswijze verwerkt moet worden. Hij zegt vast toe dat er een strekt ter vervanging zal komen naar de commissie. GroenLinks gaf aan dat hetgeen opgenomen is over energie onder de maat is, dat de locatie niet is ingevuld en dat de ambitie maar tot 2030 loopt. Dit klopt. De wethouder geeft aan dat toen het IRP werd opgesteld de RES nog niet klaar was.

Hierdoor kon het IRP nog een aantal dingen niet opnemen. De RES is inmiddels een stuk verder. Een en ander zal opgenomen worden in de zienswijze. De oproep tot betaalbare woningen en de oproep om de provinciale programmering als norm op te nemen, zullen ook worden meegenomen.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat de commissie de uitwerking van de RES nog niet heeft gezien.

Wethouder Verschuure antwoordt dat de ambities in relatie tot energie aangescherpt zullen worden. Vervolgens gaat hij in op de norm van de provincie rondom betaalbare woningen. Er is opgeroepen om de norm van 25-25 te hanteren. Dit is een prima suggestie. Deze zal worden verwerkt in de zienswijze.

De heer Van der Zweth (PvdA) vindt het fijn dat de wethouder de zienswijze wil aanscherpen. De PvdA-fractie ziet graag dat de norm 35-25 wordt gehanteerd.

Wethouder Verschuure merkt op dat het de fracties vrij staat om een en ander via de eigen partijlijnen in de regiogemeenten aan te kaarten. Verder vindt de wethouder het wat onvriendelijk geformuleerd dat de regio zich zou moeten aansluiten bij de Utrechtse stadsprogrammering. De suggesties voor meer betaalbare woningen en aansluiten bij de provinciale norm vindt hij goede suggesties.

De heer Van der Zweth (PvdA) antwoordt dat het niet de Utrechtse norm hoeft te zijn maar dat de norm wel wat ambitieuzer kan zijn.

Wethouder Verschuure zegt dat hij heeft aangegeven wat opgenomen zal worden in de zienswijze. Vervolgens gaat hij in op het onderwerp groen. Op dit moment is het college in gesprek met de provincie en het Rijk. Het college voert een lobby hieromtrent. Dan de bodem en klimaatverandering. Het is goed om doorvertaling op te nemen in de zienswijze. Verder is aandacht gevraagd voor de logistiek. De XXL-locaties moeten er niet komen maar een beetje logistiek is wel nodig. Er wordt gezocht naar een middenweg. De heer Wijmenga vroeg hoe het zit met de motie of het amendement. Het is een of het ander. Dit zal dus aangepast worden.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) vraagt wat precies een XXL-locatie is.

Wethouder Verschuure antwoordt dat hij geen vierkante meters kan geven. Op een XXL-locaties staan wellicht twintig tot dertig vrachtwagens op een rij. De wethouder denkt dat er vooral behoefte is aan een aantal plekken waar de stadslogistiek georganiseerd kan worden vanuit plekken als Lage Weide. Er zijn dan overslagpunten nodig.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) wil de locaties toch graag gekwantificeerd krijgen.

Wethouder Verschuure merkt op dat het college graag alleen de logistieke hubs ziet in de regio. De aantallen vierkante meters zal de wethouder gaan nazoeken. Voor de raadsbehandeling komt hij daarop terug. Vervolgens geeft de wethouder aan dat de passage over het elkaar vasthouden uit de tekst kan. Hij hoopt dat de commissie de oproep tot samenwerking met de regio wel ondersteunt. Verder zijn er kaarten die elkaar overlappen. Dit komt doordat de gebieden op elkaar door- en inwerken.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat breed wordt gevoeld dat de kaarten slecht leesbaar zijn.

Wethouder Verschuure antwoordt dat de oproep om iets aan de kaarten te doen meegenomen zal worden in de zienswijze. Verder staat Rijnenburg niet op de kaart. De kaart is gevolgd vanuit de concept RSU met ingetekende woningbouwlocaties tot deze periode. Het is hierom dat Rijnenburg er niet in staat. In de lijstjes van potentiële opgaves staat Rijnenburg wel genoemd. D66 heeft gevraagd of er meer gelobbyd kan worden voor infrastructuur en of de vervoersregio terug kan komen. Dit zou de wethouder best willen maar het is aan de minister om dit te doen. Hij heeft niet het idee dat de minister voornemens is om dit te doen. Op dit moment wordt een en ander in goede samenwerking gedaan met de provincie. Dan de 130% plancapaciteit. In het IRP staat de opgave van ongeveer 104.000 woningen als basis. In de bijlage staat dat er plancapaciteit is voor 143.000 woningen exclusief Rijnenburg. Als Rijnenburg wordt meegeteld

dan wordt uitgekomen op 167.000 woningen. Dit betekent dat er ruim 130% plancapaciteit is in de regio. Vervolgens de P+R's en de samenwerking. Een en ander verloopt via U-Net en zal via mooie bewegwijzering kenbaar worden gemaakt. Dan de regionale gesprekken over mobiliteit, de A27 en A12. Deze worden gehouden en in eerste aanleg via U-Net en mobiliteitstafels in de regio. Onlangs is gestart met de drie gebiedsonderzoeken die in Utrecht Dichtbij zijn afgesproken. Vervolgens het grote wiel. Er zijn met de regio veel gesprekken gevoerd over en onderzoeken gedaan naar welke oplossingen het meest effectief zijn. Het wiel met spaken direct in de stad Utrecht en er direct omheen heeft de hoogste vervoerswaarde en is het meest effectief en efficiënt om te realiseren. Dan groen en natuur. De wethouder vindt de suggestie voor een wandel-, fiets- of hardloopevenement door de regio leuk. Misschien kunnen de gemeenteraden samen dit organiseren.

Mevrouw Schilderman (D66) zegt dat de D66-fractie nog niet gerustgesteld is over of de P+R's er daadwerkelijk gaan komen.

Wethouder Verschuure antwoordt dat hierover een extra zin opgenomen kan worden in de zienswijze. Het CDA vroeg of de IRP een voortzetting is van de Regionaal Economische Koers (REK). De wethouder geeft aan dat dit zo is. Vervolgens de vraag hoe het IRP staat ten opzichte van de POVI. Er is samengewerkt en veel onderzoeken die gedaan zijn voor het IRP, zijn ook gebruikt voor als input voor de POVI. Het IRP gaat op sommige punten wel iets verder en deze is iets concreter. Belangrijk is in ieder geval dat het IRP en de POVI niet in tegenspraak zijn met elkaar.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt welk document leidend is als er onverhoopt toch een verschil ontstaat.

Wethouder Verschuure antwoordt dat de POVI dan het IRP 'overruled' omdat dit een wettelijk instrument is zoals de omgevingsvisie. Dan de motie over de winkelgebieden. Deze is het college ontschoten. Deze wordt meegenomen in de zienswijzen. Met betrekking tot de doelgroepen zal in de zienswijze ook aandacht worden gevraagd. Vervolgens vraagt hij of mevrouw Zwinkels haar vraag over startende ondernemers wil herhalen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat bij de REP een motie is ingediend over het verbinden van grote bedrijven aan kleine startende ondernemers. Kan een en ander iets breder getrokken worden dan alleen de pilot voor startups?

Wethouder Verschuure geeft aan dit onderwerp te willen verbinden aan de Regionaal Economische Agenda (REA). Vervolgens gaat hij in op de klimaatcrisis. Er wordt verwezen naar het klimaatakkoord en de noodzaak voor het aanpakken van hittestress en klimaatadaptatie. Indien nodig kan hier in de zienswijze aandacht voor worden gevraagd. De opmerking van de PvdD over 'donuteconomie' kan worden meegenomen. Het maximaal faciliteren van groei herkent de wethouder niet helemaal. Er wordt juist geprobeerd om opgaven op basis van de behoefte te faciliteren. Met betrekking tot de systeemverandering rondom natuur inclusief en landbouw merkt hij op, dat de raad hier eerder een motie over heeft aangenomen. Verder dient 'iedereen' in de tekst vervangen te worden door 'mens en dier'. Dit is een prima suggestie. Met betrekking tot het scherper en concreter stellen van de ambities, vindt de wethouder het lastig hoe die verwerkt moeten worden. Wellicht kan hier een motie voor komen. Voorts maakt het college graag werk van het regionaal stadsakkoord wonen. In fase 4 zal in 2022 met de programmering worden gekomen. Dan de zelfbewoningsplicht. Het is goed om een en ander hieromtrent mee te geven aan wethouder Diepeveen. Met betrekking tot bereikbaarheid en duurzaam openbaar vervoer merkt hij op dat deze zaken belangrijk zijn en in de uitvoering zitten.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt het tegengaan van grondspeculatie bij het regionaal akkoord wonen te betrekken.

Wethouder Verschuure antwoordt dat er een fonds bovenwijkse voorzieningen ingevoerd zal worden. In regionaal verband moet eens verder over het onderwerp worden gesproken. Dit zal opgenomen worden in de zienswijze. Vervolgens gaat de wethouder in op het perspectief voor de ondergrond. Een en ander hieromtrent zal overgenomen worden. Ten aanzien van recreatie merkt

hij op, dat hier doelen voor zijn genoemd. Voor evenementenlocaties en sportvoorzieningen gaat het meer om uitwerkingen. Misschien hoeft dit niet heel diep uitgewerkt in het IRP.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) merkt op dat fiets- en wandelwegen wel in het IRP staan. Waarom evenementenlocaties dan niet?

Wethouder Verschuure antwoordt dat er aandacht voor gevraagd kan worden in de brief. Dan de 70.000 arbeidsplaatsen. De reden dat deze vooral zullen landen in de stad is, omdat de meeste kantoor- en werklocaties zich in Utrecht bevinden. Er wordt met de regio wel gesproken over de ruimtelijk meer intensieve bedrijventerreinen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft gevraagd naar de ruimtelijke complicaties van bovenlokale voorzieningen ten aanzien van onder andere sport en onderwijs.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) vraagt of sportvoorzieningen en een roeibaan meegenomen kunnen worden.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat er een fase 3 adaptief pad is, 2025-2040. Hoe verhoudt het antwoord van de wethouder over de A12-zone en Rijnenburg zich tot dit pad?

Wethouder Verschuure begrijpt de vraag niet.

De heer Te Hoonte (VVD) verduidelijkt dat op pagina 153 van het IRP het adaptieve pad staat. Hier staat uitgelegd dat onderzocht wordt of een bypass van de A12 nodig is. Elders in de tekst staat ook dat deze fysiek gereserveerd wordt maar op de kaart komt die niet terug. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?

Wethouder Verschuure zegt dat de vraag is, of de bypass nodig is. Het onderzoek hiernaar loopt nu. Zolang niet helder is of deze nodig is, dient er ruimtelijk een reservering te worden gedaan. Het is alleen niet helder waar de reservering genomen moet worden.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt of er een kaart gemaakt kan worden die hoort bij fase 3 het adaptieve pad 2025-2040 zoals benoemd op pagina 153 van het IRP.

Wethouder Verschuure antwoordt dat hij daar niet toe bereid is. Wellicht kan er een motie worden ingediend. Dan de ruimtelijke complicaties voor bovenlokale voorzieningen met name voor onderwijs en sport. In de RSU is een en ander met betrekking tot onderwijs opgelost. In de RSU is een en ander met betrekking tot sport niet volledig opgelost. Met de regio moet in gesprek worden gegaan over waar wat zou kunnen landen. Rijnenburg zou hier in de toekomst een rol in kunnen spelen. Voor de roeibaan bevindt de zoeklocatie zich op dit moment in Rijnenburg. De financiën zijn hier alleen nog niet voor gevonden.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer Van Heuven (PvdD) dankt de wethouder voor zijn toezeggingen. Verder denkt de fractie na over het aanscherpen van moties en een groeiscenario en eventueel een tweede groeiscenario.

Mevrouw Schilderman (D66) kijkt uit naar de strekt ter vervanging. Wellicht komt de fractie in de raad terug op de weging en plusregio. Verder zal de fractie denken over een activiteit die samen met andere raden georganiseerd zou kunnen worden om de groene verbindingen onder de aandacht te brengen. Tot slot hoopt D66 dat de wethouder opschrijft hoe belangrijk de P+R's zijn.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) vraagt of erover de evenementenlocaties een brief komt of dat die opgenomen worden in de zienswijze.

De heer Van der Zweth (PvdA) zegt dat de fractie benieuwd is naar wat erin de strekt ter vervanging komt over grondspeculatie en het regionaal akkoord wonen. Richting de raad kijkt de fractie nog naar betaalbaar wonen.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat de fractie met diverse moties zal komen.

Wethouder Verschuure ziet de moties met belangstelling tegemoet. Er zal er een strekt ter vervanging komen. Als mevrouw Schilderman een mooi regionaal evenement wil organiseren dan loopt de wethouder graag mee. Over de P+R's zal iets opgeschreven worden en over de evenementenlocaties zal ook een zin gewijd worden in de zienswijze.

De voorzitter inventariseert of een half uur bespreektijd in de raad voldoende is. Na bespreking concludeert zij dat een half uur bespreektijd uitgetrokken zal worden.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat er minimaal zes moties ingediend worden. Hij denkt dat bespreking hiervan niet lukt in een half uur.

De heer Van Heuven (PvdD) steunt de oproep van de VVD.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt welke moties de VVD wil indienen.

De heer Te Hoonte (VVD) weet nog niet precies op welke punten de fracties moties gaat indienen. Eerst dient de strekt ter vervanging te komen. De fractie wil iets met fase 3, met de kaarten, Rijnenburg en nog andere punten.

De voorzitter concludeert dat driekwartier uitgetrokken zal worden voor de bespreking. Dit agendapunt zal als B-punt naar de raad gaan. Zij herhaalt de toezegging en schorst de vergadering om 16.40 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Verschuure
zal met betrekking tot agendapunt 7, Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief:

- de commissie een strekt ter vervanging sturen.

Verslag openbare avondvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	10 juni 2021
Locatie	Raadzaal, stadhuis
Verslag door	mw. E. Wijsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. G. te Hoonte, de wethouders, mw. L. van Hooijdonk, de heer K. Verschuure, de leden, dhr. M. de Pagter (VVD), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. M. van Heuven (PvdD), mw. S. Schilderman (D66), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. B. Işik (PvdA), dhr. T. Weistra (GroenLinks), dhr. D. Bosch (PVV), dhr. S. Gaillard (Stadsbelang Utrecht), mw. E. Oosters (Student&Starter), dhr. M. Sungur (DENK), dhr. R. Wiegaard (SP)

Afwezigen

-

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte, avond

1. Opening en mededelingen 33
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 33
3. Verslagen 33
8. Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040 34
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 46

1. Opening en mededelingen

De voorzitter heropent de vergadering om 20.00 uur en heet de aanwezigen van harte welkom.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter meldt dat het vanavond alleen gaat over het raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040.

3. Verslagen

N.v.t.

8. Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040

De voorzitter constateert dat het vanavond over het Mobiliteitsplan 2040 gaat. Dit is een kader stellend koersdocument voor de ontwikkeling van de mobiliteit. De samenhang met verstedelijking (RSU 2040) is versterkt en aangescherpt om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Vijf stappen die daarmee samenhangen zijn Slim bestemmen, Anders Reizen, Netwerken op orde, Slim parkeren en Slim sturen.

De heer Weistra (GL) zegt dat zijn fractie zich kan vinden in de hoofdkeuzes. Met betrekking tot anders en minder reizen is zijn fractie blij met de inzet van het college. In de coronacrisis heeft men geleerd dat reizen anders kan, maar het is de vraag hoe het college dit gaat doen en of het prestatieafspraken kan maken met grote werkgevers over bijvoorbeeld minimaal twee dagen per week thuiswerken. Wellicht kan er ook een lokale pilot worden gestart met reizen op andere tijdstippen. Hij vraagt zich af hoe men in bestaande wijken omgaat met de auto's. Deelmobiliteit is voor mensen met lage inkomens vaak lastig en wellicht kan er een korting worden gegeven via de U-Pas. Met betrekking tot het bundelen van het goederenvervoer is er een revolutie nodig, omdat dat de duurzaamheid en de verkeersveiligheid niet bevordert. Hij is blij met de plannen voor de fiets. Een groot punt van zorg is voor hem het geld dat nodig is voor tunnels en bruggen en dat niet toereikend is. Op een vraag van **mevrouw Oosters** (Student & Starter) of spreker de ambities in het plan op het gebied van pakketten afleveren nog verder wil aanscherpen, zegt spreker dat de ambities nog erg vrijblijvend zijn en hij is benieuwd naar wat het college als mogelijkheden ziet. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) welke oplossingen spreker ziet, zegt hij dat pakketten aan de rand van de stad verzameld kunnen worden en per fiets de stad in vervoerd. Wellicht kan dat dwingender worden neergezet en hij vraagt de wethouder welke mogelijkheden er zijn. Weliswaar krijgt de voetganger in het plan een prominente rol, maar er wordt weinig gezegd over de voetganger die minder goed ter been is en hij verzoekt dit onderdeel nog mee te nemen. Op een vraag van **de heer De Pagter** (VVD), omdat fietsen vaak zo geparkeerd worden dat deze de voetganger hinderen en of er meer gebruik kan worden gemaakt van de fietsenstallingen, zegt spreker dat fietsen die op gevaarlijke plekken staan weggehaald kunnen worden, maar hij ziet verder niet veel in dwingende maatregelen op dat gebied.

Mevrouw Oosters (Student&Starter) vraagt de heer De Pagter of hij het met haar eens is dat, nu de fietsgarages leegstaan, het foutparkeren van fietsen niet aan de handhaving ligt, maar aan het feit dat het aantrekkelijker moet worden om een fiets in een fietsenstalling te zetten en dat dat een verantwoordelijkheid van de gemeente is.

De heer De Pagter (VVD) zegt dat dat geen excuus mag zijn om je fiets op een blindengeleidestrook te parkeren. Er is in de buurt een fietsenstalling en ook nog bebording daarheen en daarom denkt hij dat er in dergelijke gevallen gehandhaafd moet worden.

De heer Sungur (DENK) is het eens met de VVD en zegt dat hij ook zijn auto niet op de stoep zet en dat geldt ook voor zijn fiets.

De heer Weistra (GL) maakt zich m.b.t. het OV zorgen over de tracés van toekomstige tramlijnen. Dit wordt met dit plan nog niet vastgelegd, maar hij wil wel graag barrières in stedelijke gebieden voorkomen en daarnaast maakt hij zich ook zorgen om het waardevolle groen en hij vraagt of dat ook meeweegt bij het zoeken naar tracés. Hij hoopt dat de onzinnige verbreding van de A27 niet doorgaat en vraagt of het plan ook gemaakt kan worden voor een A27 die niet onzinnig verbreed wordt. Zijn fractie heeft landelijk het initiatief genomen om als norm de verkeerssnelheid terug te brengen naar 30 km/h en hij is blij dat dit in het mobiliteitsplan staat, maar hij zou graag in straten waar kinderen wonen dat zelfs terugbrengen tot 15 km/h. Hij vraagt of daartoe een pilot mogelijk is. Op een vraag van **de heer Işik** (PvdA) waar hij het geld voor maatregelen vandaan wil halen, een vraag van **de heer De Pagter** (VVD) of het niet beter is om eerst maar eens naar 30 km/h terug te gaan in plaats van direct naar 15 km/h en een vraag van **de heer Van Steeg** (CDA) of consequent 30 km/h niet minder gevaarlijk is dan overal wisselende snelheden, zegt spreker dat hij het daar niet mee eens is. Het Mobiliteitsplan loopt tot 2040 en hij denkt dat een pilot van 15 km/h handig zal zijn, omdat dat de norm moet worden in het belang van de bewoners. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) of een dergelijke pilot in vakantiestraten en leefstraten kan worden gedaan, zegt spreker dat dit een goede suggestie is en hij vraagt de wethouder of dit mogelijk is. Hij zou graag zien dat met betrekking tot P+R dit ook wordt ingezet voor deelauto en deelfiets. Hij noemt het teruggaan in parkeerplaatsen met gemiddeld ½%-1% weinig ambitieus en

zou graag zien dat dit minimaal 1% is. Hij verzoekt het college hiertoe een concreet voorstel neer te leggen en met bewoners in gesprek te gaan over meer ruimte in hun straat. Met betrekking tot Zuidpoort zegt hij dat op de raadsinformatiebijeenkomst de ondernemersvereniging een pleidooi hield voor hun variant en hij kon zich daar goed in vinden. Het is een unieke kans om dit gedeelte van de stad te verbinden met de binnenstad, maar er zijn ook veel bezwaren tegen de variant, omdat mensen ver moeten omrijden om de buurt te bereiken. Wellicht is het mogelijk om een intelligente toegang voor buurtbewoners te creëren en hij vraagt de wethouder wat haar plannen zijn. Er zullen ook straten zijn waar het drukker wordt en de wethouder wil inzetten op veilige routes met zo min mogelijk verkeer. Op de regionale route op de Westerkade komt geen rood asfalt en hij denkt dat dit in strijd is met de fietsambities. Op een vraag van **de heer De Pagter** (VVD) wat spreker vindt van de participatie, zegt deze dat een aantal mensen niet tevreden is over de uitkomst, maar dat de participatiemogelijkheden wel benut zijn. Het overgrote deel van de bewoners vindt dat er iets moet gebeuren en 50% vindt zelfs dat er geen doorgaand verkeer meer moet zijn. Het voorstel van het college doet daar recht aan, maar hij maakt zich ook zorgen over deze variant.

De heer Van Steeg (CDA) maakt zich zorgen dat het door de maatregelen erg druk wordt op ’t Goylaan.

De heer De Pagter (VVD) zegt dat er meerdere vormen van participatie zijn. De klankbordgroep van zeven bewoners had voorkeur voor variant 1 en niet voor 4 of 4a en daarom vraagt hij wat GroenLinks vindt wat er tegen bewoners moet worden gezegd.

De heer Işik (PvdA) vraagt zich af waarom het college diverse varianten heeft voorgelegd, maar daar nu geen daarvan kiest.

De heer Weistra (GL) zegt dat de suggestie dat de meerderheid voor variant 1 is niet terecht is; dit was hooguit 33%. Het gaat hier dus niet om een referendum, maar om varianten die de inspraak in zijn gegaan en daar is naar geluisterd. De variant die nu gekozen wordt, is de variant die de ondernemersvereniging en bewoners hebben bedacht; er is dus zeker iets gedaan met de inbreng vanuit de participatie.

De heer Van Steeg (CDA) denkt niet dat de keuze voor variant 4 betekent dat er naar bewoners is geluisterd.

De heer De Pagter (VVD) vindt dat bij participatie duidelijke opties en verwachtingen moeten worden geschetst. Als je een optie voorlegt, moet je ook bereid zijn om die uit te voeren. Het college zegt dat optie 1 weliswaar veel stemmen heeft, maar ook veel nadelen en daarom wordt deze niet uitgevoerd. Dat is de reden dat bewoners zich afvragen waarom die optie dan is voorgelegd en hij vraagt wat GroenLinks hiervan vindt.

De heer Işik (PvdA) vindt dat de uitkomst geaccepteerd moet worden en dat het college geen eigen weg moet kiezen.

De heer Weistra (GL) zegt dat de voorkeurvariant vanuit bewoners en ondernemers is gekomen en daarom is gekozen. Het is niet zo dat, als er een variant wordt voorgelegd, die ook moet worden uitgevoerd. Er zijn suggesties gegeven die zijn meegenomen en uiteindelijk moet de volksvertegenwoordiging een beslissing nemen.

De heer Van der Graaf (CU) is benieuwd naar de reactie van de wethouder. Hij heeft met bewoners gesproken en geconstateerd dat deze de ambitie hebben dat de auto uit de wijk moet worden verdreven en dat er betere wandelroutes moeten komen.

De heer Sungur (DENK) vraagt zich af wat GroenLinks uit de enquête hoopt te halen. Het gaat hier om een kwantitatief onderzoek. Hij denkt dat, als uiteindelijk voor een andere variant wordt gekozen, het vertrouwen van de burger in de politiek wordt ondermijnd en vraagt wat **de heer Weistra** (GL) daarvan vindt.

De heer Weistra (GL) zegt dat er naast kwantitatief ook kwalitatief onderzoek is gedaan. Uiteindelijk moet in dit gremium verantwoording worden afgelegd en dat is openbaar en door

iedereen te volgen. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) wat de uitspraken van bewoners voor meerwaarde hebben als je voor een ander alternatief kiest, zegt spreker dat er veel informatie opgehaald is uit de kwantitatieve stemming. Naar aanleiding daarvan is de variant aangepast en vanuit de participatie is, op verzoek van onder meer de ondernemersvereniging, er een nieuwe variant gemaakt die daardoor heel waardevol is. De meerderheid kiest voor helemaal geen doorgaand verkeer, maar niet iedereen is enthousiast over de voorliggende variant. Uiteindelijk moet de politiek de afweging maken. Op een opmerking van **de heer Bosch** (PVV) dat de participatie een soort fopneus is, zegt spreker dat variant 1 de variant is die de meeste bewoners willen, maar hij denkt dat dit selectief shoppen is. Met betrekking tot het klimaat mist hij hoe het voorstel een concrete en maatschappelijk bijdrage levert aan de klimaatdoelstellingen. Hij mist ook het 'Werken met werk' en in de raadsinformatiebijeenkomst kwam naar voren dat er weinig effect is van beleid.

De heer Gaillard (Stadsbelang Utrecht) vraagt zich af hoe betrouwbaar de enquêtes waren. Hij wil weten waarom de enquête voor iedereen toegankelijk was, zelfs voor mensen uit Japan, en waarom er niet gekozen is voor een alternatief vote systeem. Op een opmerking van **mevrouw Oosters** (Student & Starter) dat het juist een goed idee is dat met een enquête die voor iedereen toegankelijk was niet alleen bewoners, maar ook gebruikers hun mening konden geven, zegt hij zich te kunnen voorstellen dat er mensen zijn die die de enquête invullen, maar niet met het gebied in kwestie iets te maken hebben. Op een vraag van **de heer Van Steeg** (CDA) of in deze tijd niet goed moet worden nagedacht hoe een enquête is beveiligd, omdat het anders niet eerlijk is en van **mevrouw Oosters** (Student & Starter) wat het probleem is nu veel Utrechters en mensen die de straat gebruiken de enquête hebben ingevuld en de meerderheid voor voorstel 1 was, zegt spreker dat zijn fractie vreest dat mensen met een bepaalde politieke kleur de enquête gaan invullen. Hij vraagt zich af wanneer mensen dan legitiem zo'n enquête invullen. Op een opmerking van **mevrouw Oosters** (Student & Starter) dat zij wellicht meer vertrouwen in de mensheid heeft dan spreker, vervolgt spreker zijn vragen en wil weten waarom optie 4a als tevoren voorkeursvariant voorligt, waarom niet alle vragen zijn gecommuniceerd naar bewoners en bezoekers en waarom er sturende woorden als "vlot "zijn gebruikt wat de beantwoording van de vragen heeft beïnvloed. Uit signalen van bewoners op de raadsinformatiebijeenkomst is gebleken dat de participatie te wensen overlaat. Er bleek veel onduidelijkheid te zijn en bewoners vrezen dat de voorkeursvariant, ondanks hun inbreng, toch doorgedrukt wordt. Hij denkt daarom dat de participatie niet goed is verlopen. Op een vraag van **mevrouw Schilderman** (D66) waarom spreker denkt dat de participatie niet geslaagd is, zegt hij dat 70% van de sprekers op de raadsinformatiebijeenkomst heeft aangegeven het participatietraject niet als positief te hebben ervaren. Hij denkt dat de uitkomst van de enquête duidelijk was, namelijk dat variant 1 de voorkeur had en hij vraagt zich af waarom de wethouder andere varianten bij elkaar optelt. Zijn fractie is voor het compartimenteren van Utrecht, maar hij is niet tevreden met de doorvoer van optie 4a en zal daarom met een amendement komen. Hij noemt het mobiliteitsplan mooi, maar zijn fractie wil graag inzetten op dubbel grondgebruik, de keuzevrijheid van de Utrechter en het compartimenteren van de hele stad. Zijn fractie zal een amendement indienen voor variant 1 met nieuwe uitgangspunten.

De heer Van der Graaf (CU) vindt het belangrijk dat er een mobiliteitssysteem voor iedereen komt, maar constateert dat geen van de tien doelen daarover gaat. Hij vraagt de wethouder waarom dat niet in de visie is opgenomen. Vorige week werd in de raadsinformatiebijeenkomst gesproken over de vertraagde stad vanwege meer ruimte voor de voetgangers en hij verzoekt om in alle gebieden de voetgangers op nummer 1 te zetten en dan pas ruimte te maken voor andere mobiliteiten. Hij verzoekt in dat kader om een toezegging. Hij vraagt hoe de wethouder terugkijkt op de evaluatie van het actieplan en of hij dit vaker wil doen en hij zou graag standaard een voetgangerstoets willen toevoegen aan de verkeersmaatregelen. Hij wil weten of de voetgangersnetwerken in de Utrechtse wijken opnieuw beoordeeld zijn en of de wethouder bereid is om in de omgeving van verzorgingshuizen een slag te maken, zodat de ouderen veilig hun rondjes kunnen maken. Hij vraagt hoe men wil omgaan met nieuwe barrières in de binnenstad. Hij vraagt, in het kader van de pilot deelmobiliteit, of er plannen zijn om dat in de stad toe te staan en hoe deelmobiliteit toegankelijk wordt gemaakt. Hij zou graag zien dat dit aan de visie wordt toegevoegd. Over Anders Reizen vraagt hij of daar prestatiedoelstellingen aan te koppelen zijn en hoe dit gaat na de coronacrisis. Met betrekking tot monitoring mist hij concrete doelstellingen en hij zou die graag willen toevoegen aan de eerste mobiliteitsmonitor. Voor Zuidpoort heeft zijn fractie ambities om dat autoluw te maken. Bewoners willen dat namelijk ook. Hij zou graag een

goede en veilige wandelroute naar de stad willen creëren. Hij maakt zich zorgen over de participatie en vraagt hoe de wethouder daarop terugkijkt en welke argumenten deze heeft om voor variant 4a te kiezen. Op een vraag van **de heer Işik** (PvdA) welke variant spreker dan zou kiezen, kan hij geen antwoord geven. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) of de ChristenUnie een andere visie heeft dan het college op het gebied van autoluw maken, zegt spreker dat de auto verbannen volgens hem geen goede optie is. Mensen die daarvan afhankelijk zijn, moeten wel op die plek kunnen komen, maar wellicht kan er gebruik worden gemaakt van een intelligent toegangssysteem. In een aantal straten zal het autoverkeer in de toekomst toenemen en hij is benieuwd of de wethouder bereid is om de effecten op omliggende straten te monitoren en bij te sturen als dat nodig is en dit met de bewoners op te pakken.

De heer Bosch (PVV) zegt dat zijn fractie het mobiliteitsplan niet ziet zitten vanwege het wegpesten van de auto en de wijze waarop. Bewoners zien de leefbaarheid verminderen, want bereikbaarheid is ook leefbaarheid. Hij denkt dat bewoners bij de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022 kunnen aangeven welk beleid deze voor Utrecht willen. Hij maakt zich zorgen over de situatie bij 30 km/h, omdat dan mensen wellicht weer de kortste route nemen als er overal dezelfde snelheid geldt en verwijst naar de brief van de politie over handhaving die niet geschiedt als bij de wegindeling de COW-voorschriften niet worden gevolgd. Hij vraagt wat de wethouder doet aan handhaving op dergelijke wegen en wil ook weten op welke verbindingswegen er 50 km/h gereden mag worden. Utrecht heeft grote ambities met het openbaar vervoer, maar hij vraagt zich af wat de gevolgen voor het mobiliteitsplan zijn als de tramlijn er niet komt en verzoekt het college ook uit te werken wat er gebeurt als bepaalde zaken niet doorgaan. Het parkeren zit hem niet lekker, maar dit komt terug bij de bespreking van de parkeervisie. Met betrekking tot de Zuidpoort zegt hij dat bewoners teleurgesteld zijn en hij vraagt zich af hoe het mogelijk is dat het college zes varianten voorlegt, maar geen daarvan kiest. Hij denkt dat variant 1 de meeste stemmen had, maar dat het college nu toch kiest voor variant 4+. Hij vraagt zich af waarom iets dergelijks aan bewoners gevraagd wordt als het college toch al weet welke variant het wil uitvoeren. Hij is geen voorstander van een knip bij de Vondelbrug, omdat straten eromheen dan onevenredig druk zullen worden. Hij zegt dat het college helemaal niet heeft gekeken naar het effect op straten als de Hunzestraat en de IJsselstraat en verzoekt het college dat alsnog te doen; anders zal hij hierover een motie indienen. Hij vraagt welke straten stedelijke verbindingswegen zijn. Hij constateert dat omrijden de situatie niet leefbaar maakt en dat dit niet wenselijk is. Hij vreest dat het college niet zal kiezen voor variant 1 of 1+ en daarom verwijst hij de bewoners naar de verkiezingen in maart 2022.

Mevrouw Schilderman (D66) denkt dat een maximumsnelheid van 30 km/h de stad verkeersveiliger maakt en vindt het goed dat de nadruk in dit plan op bewoners en fietsers ligt. Op een vraag van **de heer Weistra** (GL) wat D66 vindt van een pilot van 15 km/h, zegt zij dat dat weliswaar meer leefbaarheid oplevert, maar dat de timing niet passend is. Op veel plekken moet er namelijk zelfs nog van 50 km/h naar 30 km/h gegaan worden, maar teruggaan naar 15 km/h zou natuurlijk wel mooi zijn. Op een vraag van **de heer Işik** (PvdA) of D66 ook wil dat op de Sweder van Zuylenweg, waar veel ongelukken gebeuren, een maximumsnelheid van 30 km/h komt, is zij het met hem eens, maar vindt ook dat 15 km/h wellicht erg laag is.

De heer Bosch (PVV) merkt op dat bij 15 km/h er een woonerf ontstaat en dat daar andere eisen voor gelden.

Mevrouw Schilderman (D66) zegt dat er in het mobiliteitsplan een grote ambitie is voor groei van de stad, omdat er een tweede Intercitystation komt. Daarom moet opnieuw gekeken worden naar de mobiliteit en naar het OV als alternatief voor de auto. Zij vraagt zich af of de wethouder echt een busbaan wil neerleggen in plaats van een lightrail. Haar fractie vindt de ambities voor het OV een kwalitatieve verbetering. Ze vraagt de wethouder of het doel van het mobiliteitsplan is om dit mee te nemen bij de onderhandelingen met de provincie over vervoersplannen, zodat de verbinding tussen de wijken verbetert. Zij is blij met de ambities voor de fiets, maar vraagt zich af of deze wel voldoende zijn. Met betrekking tot de studie naar tunnels en bruggen denkt zij dat veel nog niet gerealiseerd kan worden en zij verzoekt de wethouder periodiek een overzicht te verstrekken hoe de inzet wordt op tunnels en bruggen, zodat de raadsleden dat beter kunnen volgen. Zij zou de rode loper voor de fiets op drukke routes graag breder willen trekken, omdat er ook meer verschillende fietsers zijn en daarom is er behoefte aan meer ruimte. Op een vraag van **de heer Gaillard** (Stadsbelang Utrecht) of spreekster ook opsplitsingen in een strook voor de

recreatieve fietsers en forenzen wil, zegt zij dat dat afhankelijk is van de plek. Zij vraagt hoe het staat met het Fonds voor kleine knelpunten op fietsroutes. Zij ziet het weghalen van parkeerplaatsen als een kans en wil daarom graag een uitgebreid voorstel en zij vraagt hoe inwoners ideeën kunnen aandragen. Op een vraag van **de heer Bosch** (PVV) of zij het over de voorkeursvariant heeft of dit echt participatie is, zegt zij dat een goede afweging belangrijk is. Op een vraag van **de heer Bosch** (PVV) wat zij denkt van draagvlakmetingen op dit soort punten, zegt zij dat dat goed kan werken, maar dat ze nu erg eenzijdig zijn. Met betrekking tot parkeren verwijst zij naar het actieplan 'de mooiste P+R van Nederland' en zij verzoekt het college met relevante partijen hiervoor een plan te maken. Met betrekking tot thuiswerken denkt zij meer aan een akkoord, zodat ideeën van beide kanten kunnen worden ingebracht en zij verzoekt de wethouder daarmee aan de slag te gaan. Op een vraag van **mevrouw Oosters** (Student&Starter) of zij iets ziet in opties om mensen op verschillende tijden te laten werken, zegt zij dat dat een mooi voorstel is, maar dat dat niet in een keer zal gebeuren. Zij ervaart nu al dat er in bedrijven steeds minder bureaus staan waardoor er problemen ontstaan en zij roept op goede afspraken te maken in het belang van de werknemers. Op een vraag van **de heer Van Steeg** (PvdA) of zij iets ziet in betere afspraken ten behoeve van betere spreiding, denkt zij dat er afspraken gemaakt kunnen worden met onderwijsinstellingen.

De heer Bosch (PVV) verzoekt mevrouw Schilderman en **de heer Weistra** (GL) hun landelijke partijen te vragen om op te komen voor het recht van de werknemer om thuis te werken.

Mevrouw Schilderman vindt dat een goed idee, maar vreest dat een recht om op kantoor te werken in de toekomst belangrijker wordt.

De heer Weistra (GL) zegt dat zijn fractie bezig is met een initiatief voor een wet op thuiswerken.

Mevrouw Schilderman zou graag zien dat het college een mobiliteitsmakelaar inschakelt om inwoners te helpen. Zij vraagt zich af of het zin heeft om te gaan werken met eenrichtingsverkeer en waarom daarvoor gekozen is. Wat de bereikbaarheid van werklocaties betreft zegt zij dat er veel aandacht is voor de fiets en het OV, maar zij is sceptisch over het idee om het aantal arbeidsplaatsen te relateren aan het aantal parkeerplaatsen. Zij vraagt of er een plan B is gemaakt. De parkeernormen vindt zij ambitieus, maar bij het gebruik van de fiets moet men vaak wel drie deuren door om de fiets in de berging te kunnen zetten en ze vraagt of de wethouder daar in de parkeernota nog op terugkomt. Wat de Zuidpoort betreft is haar fractie niet overtuigd van de variant 4a, omdat daar niet veel draagvlak voor is en ook vanwege de extra druk die ontstaat in de Rivierenwijk en Hoograven. Zij vraagt de wethouder waarom hier dan toch voor gekozen wordt en hoe het college naar de extra druk in die straten kijkt. Op een vraag van **de heer Gaillard** (Stadsbelang Utrecht) wanneer zij vindt dat participatie gelukt is, zegt zij dat, als mensen het er niet mee eens zijn, er al snel wordt gezegd dat de participatie niet goed is gegaan. Er is echter ook sprake van belangenafweging en zij ziet niet veel draagvlak voor de variant die het college voorstelt, maar dat betekent nog niet dat de participatie niet geslaagd is. Mensen zijn wel degelijk gehoord. Op een vraag van **de heer Gaillard** (Stadsbelang Utrecht) of zij denkt dat alle mensen die bij de raadinformatiebijeenkomst waren, aangaven dat de participatie niet goed was gegaan dat zeggen omdat hun variant niet gekozen is, zegt zij dat mensen weliswaar toen aangaven dat hun variant niet gekozen was, maar dat het proces wel goed was. Zij vraagt waarom het college voor deze variant kiest en zij verzoekt de wethouder om naast variant 4a ook variant 1 uit de werken, omdat deze meer draagvlak heeft. Wellicht komt haar fractie nog met een amendement. Op een vraag van **de heer Weistra** (GL) of zij ook vindt dat in variant 1 de fietsstraten wel erg uitdagend zijn, is zij het eens. Zij denkt dat nog bekeken kan worden welke variaties in variant 1 passen. Er kan vast wel iets bedacht worden zonder dat het autoverkeer daar helemaal weg gaat. Met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit stelt zij voor om de Ooster- en de Westerkade beter in te richten, omdat daar wel erg veel parkeerplaatsen zijn. Langs de wandelroute vanaf het station zijn nog wel parkeerplaatsen en zij begrijpt dat niet. Zij vraagt de wethouder of deze daar weggehaald kunnen worden.

Mevrouw Oosters (Student&Starter) zegt dat het erom gaat een vorm van vervoer te kiezen die minder ruimte inneemt. Zij vindt het goed dat de auto verdwijnt en dat er een fietssnelweg komt. Zij sluit zich grotendeels aan bij de ambities uit het mobiliteitsplan. Het is van groot belang dat werkgevers en onderwijsinstellingen op andere tijden gaan werken en studeren om drukte op de weg te verminderen. Zij vindt de hubs waar men kan overstappen van OV naar fiets van

essentieel belang voor het slagen van het concept, maar vraagt zich af of er voldoende ruimte is rondom de hubs om voor alle mobiliteitsvormen te kiezen. Met betrekking tot mobility service heeft haar fractie al eerder vragen gesteld over een stadsabonnement. Zij vraagt of de wethouder ook bedoelt dat er een stadsbrede applicatie moet komen die het de Utrechter makkelijker maakt om gebruik te maken van het netwerk. Haar fractie heeft al langere tijd de ambitie om het Janskerkhof autovrij te maken. Hiertoe wordt weliswaar een eerste aanzet gedaan, maar zij mist een concrete uitwerking daarvan. Op een vraag van **de heer Van der Graaf** (CU) of zij het met hem eens is dat de overheid moet instappen om maatschappelijke doelen te bereiken, zegt zij het daarmee eens te zijn, omdat je het niet alleen aan de markt kunt overlaten. Hoewel er nog een parkeernota komt, is het Janskerkhof belangrijk voor haar fractie en zij zou graag zien dat er parkeergarages worden ingezet voor deelmobiliteit, zowel voor deelauto's als voor scooters. Met betrekking tot de Zuidpoort zou ze graag zien dat er realistische scenario's aan de bewoners worden voorgelegd, zodat deze niet teleurgesteld zullen worden. Op de Oostelijke en Westelijke Kade zou zij graag meer ontmoetingsplekken willen en zij maakt zich zorgen om het waterbedeffect in de omgeving. Zij vraagt de wethouder hoe ervoor gezorgd kan worden dat dat gebied niet overladen wordt met auto's. Haar ideaal is meer gezelligheid en minder auto's. Op een vraag van **de heer Van der Graaf** (CU) welke variant van de Zuidpoortstudie zij goed vindt, zegt zij optie 4a te verkiezen boven de andere opties, omdat daar naar verbeteringen is gekeken.

De heer De Pagter (VVD) vindt het belangrijk dat alle vormen van mobiliteit goed gefaciliteerd worden en dat er vrijheid is om te kiezen voor het vervoer dat men nodig heeft. Met betrekking tot de voetgangers zou hij graag willen inzetten op prettiger en beter toegankelijke voetpaden en op permanente uitbreiding daarvan. Ook wandelroutes moeten verbeterd worden. Hij vraagt wat het college doet om de route van en naar Leidsche Rijn over de gele brug te verbeteren, waar allemaal obstakels staan. Hij vindt het vervelend dat er veel fietsen op de stoep worden neergezet en pleit daarom voor beter gebruik van de fietsenstallingen in de binnenstad. Als dit niet gebeurt, dan moet daarop gehandhaafd worden. Hij vraagt het college welke maatregelen dit in het plan wil opnemen. Hij vindt het goed dat het fietsverkeer, dat fors groeit, gefaciliteerd wordt, maar dit moet niet ten koste gaan van alles. Hij vraagt naar de status van alle extra tunnels en sluizen in het plan. Er zijn inspraakreacties gekomen tegen allerlei bruggen en daarom zal zijn fractie met een amendement komen, omdat deze een aantal bruggen niet ziet zitten. Hij verzoekt het college om een toezegging dat voor elke tunnel die wordt aangelegd een raadsvoorstel naar de raad komt. Hij vraagt waarom de wethouder scherper wil inzetten op de hoofdfietsroute aan de Weerdsluis. Hij zou die graag willen schrappen, zodat de Abstederbrug niet nodig is. Hij denkt dat andere routes beter gemarkeerd kunnen worden en heeft de indruk dat het college een oude tekst heeft gebruikt, omdat de Voorstraat inmiddels is opgeleverd. Hij constateert dat in Leidsche Rijn veel fietsbebording naar de binnenstad leidt, maar dat er nauwelijks borden naar de lokale winkelcentra zijn en hij verzoekt de wethouder dat aan te passen. Hij constateert dat er ook geen ringlijn in de plannen staat en dat, als men van Leidsche Rijn naar Utrecht Science Park wil reizen onderweg moet overstappen. Hij verzoekt daarom om een verbinding vanaf Leidsche Rijn en Utrecht Science Park met eventueel een aftakking naar Zeist. Op een opmerking van **de heer Bosch** (PVV) om zijn wens neer te leggen bij zijn fractie in de provincie, zegt hij dat in het mobiliteitsplan al wordt vastgelegd wat de wensen van de fractie zijn. Het lijkt erop dat de auto verboden wordt, terwijl een grote meerderheid van de bewoners in Utrecht meer dan één auto heeft. Hij constateert dat het autogebruik en -bezit toenemen en roept daarom op realistisch zijn. Het college denkt dat het autoverkeer gaat afnemen, maar dat is een sprookje. Op een opmerking van **de heer Weistra** (GL) dat in de raadsinformatiebijeenkomst een expert heeft aangegeven dat dit realistisch is, zegt spreker dat de expert toen antwoord gaf op de vraag of 100% streven realistisch is. Hij begrijpt dat de gemeente erop wil sturen dat het autoverkeer niet toeneemt, maar een afname is naar zijn idee niet realistisch. Het CBS ziet een heel andere trend en daarom snapt hij niet waar de gemeente Utrecht deze cijfers vandaan haalt. Hij mist in het plan de verkeerskaarten en vraagt zich af waarom er geen kaart met de verwachte knelpunten in 2040 is opgenomen; hij verzoekt deze alsnog op te nemen. Hij wil graag prioriteit geven aan het verkeer op de noordelijke Randweg dat heel belangrijk is en is niet voor het autoluw maken van wijken, omdat dit zorgt voor een verplaatsing van het verkeer. Met betrekking tot de Zuidpoort kiest zijn fractie voor variant 1, omdat deze zorgt voor een mooie Leeg Erf en er dan ook geen maatregelen nodig zijn. In omliggende wijken kan dan ingezet worden op 30 km-wegen. Hij vindt overigens wel dat de participatie anders had moeten zijn. Hij vraagt waarom het college zes varianten heeft voorgelegd en niet twee en waarom de voorkeursvariant niet wordt overgenomen. 56% van de bewoners vindt de voorkeursvariant 4 onwenselijk en hij benadrukt dat variant 1 de voorkeur heeft van een

meerderheid van de bewoners. Daarom heeft het mobiliteitsplan niet de instemming van zijn fractie en komt hij wellicht met amendementen.

De voorzitter meldt dat de vergadering tot 23.30 uur mag duren.

De heer Işik (PvdA) zegt dat het mobiliteitsplan 2040 het mobiliteitsplan Slimme routes uit 2016 vervangt en vraagt wat dit heeft opgeleverd. Zijn fractie onderschrijft de stimulans om thuis te werken en wil graag concrete afspraken daarover maken met bedrijven en de werknemers daarin de vrije keus laten. Zijn fractie onderschrijft ook het fietsnetwerk, maar vreest wel dat de fietsveiligheid in gevaar komt door de grote toename van het fietsverkeer. Hij vraagt hoe het college dit wil oplossen. Met betrekking tot het OV onderschrijft zijn fractie het ontlasten van het Centraal Station, maar vraagt wat de aanpak van het college is bij het OV tussen de wijken. Hij vraagt of er voldoende middelen zijn om de netwerken op orde te krijgen en hoe men omgaat met het veiligheidsvraagstuk. Hij constateert dat nergens in het raadsvoorstel iets staat over de toegankelijkheid van mensen met een beperking of ouderen en vraagt hoe het college ervoor zorgt dat de vervoersbehoefte van deze doelgroepen gewaarborgd wordt. Op een opmerking van **mevrouw Oosters** (Student & Starter) dat er 16 pagina's gewijd zijn aan toegankelijkheid, zegt hij dat het hem vooral om de behoefte van de doelgroep gaat. Hij vraagt zich af of er goed is nagedacht over de toegankelijkheid van ouderen en gehandicapten en vreest dat dat niet zo is, omdat er nog steeds geen voor iedereen toegankelijke bushaltes zijn. Op een suggestie van **de heer Van der Graaf** (CU) om daarvoor een aparte doelstelling op te nemen in het mobiliteitsplan, antwoordt hij enthousiast en hij verzoekt het college dat op te pakken. Zijn fractie heeft grote moeite met het onderdeel Slim sturen. Hij denkt dat uitgangspunt is dat de automobilist de ringweg moet nemen, maar dat gebeurt niet en hij vermoedt dat de ambitie van het college op andere gebieden ook niet zal lukken. Als het om mobiliteit gaat, dan moet er gesproken worden over verkeersveiligheid en hij zou graag zien dat daar in het plan een apart onderdeel aan gewijd wordt. Hij denkt dat de participatie niet goed gaat en hij vraagt wat de wethouder wil doen om deze te verbeteren. Het gaat hem dan met name om de houding van het college daarbij. Met betrekking tot de Zuidpoort is zijn fractie voorstander van variant 1. Hij constateert dat het financiële verschil tussen 2,5 miljard euro en 4 miljard euro wel erg groot is en verzoekt om een toelichting daarop. Over mobiliteit zegt hij dat er veel projecten begroot worden, maar dat de werkelijke uitvoering peanuts is en hij vraagt hoe dat kan.

De heer Wiegaard (SP) kan zich vinden in de opmerkingen over herwaardering van de voetgangers van de ChristenUnie en de oproep van de PvdA voor verkeersveiligheid. Wat Zuidpoort betreft vraagt hij waarom er voor deze optie is gekozen en welke garantie de wethouder geeft voor de bewoners van straten die drukker worden. Hij wijst erop dat andere steden al een visie hebben op deelmobiliteit en vraagt of Utrecht die ook heeft en zo niet, waarom niet. Hij wijst op de stad Barcelona waar een en ander heeft geleid tot goede resultaten. Hij constateert dat het OV verschraalt en zou daarom graag zien dat dit in eigen hand wordt genomen, zodat er op het totale OV gestuurd kan worden in plaats van dat dit aan marktpartijen wordt overgelaten. Zijn fractie is tegen de aanleg van een nieuwe tramlijn vanwege de kosten en de verstoring van het groen. Hij vraagt welke noodzaak er is voor de Vechtbrug. Hij vraagt het college wat er gebeurt als het plan financieel niet haalbaar blijkt te zijn en vreest dat er te veel aan wensdenken wordt gedaan.

De heer Van Steeg (CDA) zegt dat het niet goed gaat met de bereikbaarheid van de auto en vraagt hoe de wethouder daar tegenaan kijkt. Zijn fractie is voorstander van een snelheid van maximaal 30 km/h in de wijken en wil daartoe graag een goede balans met andere snelheden. Bij de Zuidpoort vindt hij dat het college te veel de mening doordrukt om te kiezen voor variant 4a. Hij denkt dat de participatie niet goed is gegaan en dat variant 1 beter aansluit bij de wensen die er zijn. Hij vraagt de wethouder hoe ervoor gezorgd kan worden dat het verkeer in Zuidpoort vermindert, want juist daar zijn de inwoners niet gelukkig over het beleid van het autogebruik in de wijk. In het mobiliteitsplan staat iets over rekeningrijden in Utrecht, maar hij vindt dat geen goed idee. Hij roept op landelijk beleid af te wachten en, mocht rekeningrijden ingevoerd worden, om dat dan met landelijke partners te doen. Zijn fractie is geen fan van stadsboulevards en zou graag zien dat er meer gefocust wordt op de plannen die nu belangrijk zijn. Je kunt beter een paar dingen goed doen, dan op veel plaatsen minder goed. Het fietsgebruik is belangrijk, omdat er steeds meer fietsers komen. Daarom zijn regulering, snelheidsbeperking en fietsenstalling belangrijke onderwerpen en hij verzoekt om een betere facilitering. Hij vindt het jammer dat

innovatie onvoldoende terugkomt in de tien uitgangspunten en verzoekt de wethouder dat alsnog te doen, omdat hij anders een amendement overweegt. Op een vraag van **mevrouw Oosters** (Student & Starter) of hij gezien heeft dat innovatie in het deel mobiliteit concept staat, zegt hij dat dat daar erg voorzichtig in staat. De mobiliteitstransitie gaat snel en hij vindt het vreemd dat dat niet in de uitgangspunten staat. Hij zou graag positiever naar de auto willen kijken en naar de plekken waar geparkeerd kan worden en dat mist hij in de uitgangspunten. Hij vindt de hubs een interessant idee en vraagt welke doelgroepen van de hubs gebruik kunnen maken. Met betrekking tot de financiën zegt hij dat er een keuze gemaakt moet worden voor een aantal projecten en dat deze goed gedaan moeten worden. Hij vindt het belangrijk dat de gemeente een betrouwbare partner is voor het Rijk en provincie.

De heer Sungur (DENK) zegt dat zijn fractie niet kan instemmen met het mobiliteitsplan, omdat dit slechts over een type Utrechter gaat en niet over grote gezinnen of mensen met een auto die blijkbaar niet meer welkom zijn in Utrecht. Hij vindt de plannen niet duurzaam, want duurzame mobiliteit betekent niet dat iedereen het OV of de fiets moet pakken, maar dat er respect is voor autonomie. Het huidige plan stuurt aan op het uitbannen van de auto en hij mist daarin ook een visie om de bevolkingsgroei in de stad in goede banen te leiden. Het college wil tot 2040 de problemen oplossen met ouderwetse vervoersmaatregelen en hij vraagt in dat kader waarom er niet gekozen wordt voor vervoer door de lucht, bijvoorbeeld met een monorail. Over Ledig Erf zegt hij dat het belachelijk is dat dit proces tot een eind gekomen is. Hij vindt dat bewoners niets moet worden gevraagd als het college toch niet van plan is om daar iets mee te doen. Het fietsen wordt nu door de strot van de Utrechter geduwd en het wordt nog een grotere puinhoop op ‘t Goylaan. Dit plan heeft geen draagvlak in de stad en daarom zal zijn fractie met moties en amendementen komen.

De heer Van Heuven (PvdD) zegt dat zijn fractie voorkeur heeft voor voetgangers, fietsen en deelmobiliteit. Het mobiliteitsplan gaat uit van de maximale groei van de stad, maar dat zorgt ook voor problemen. Hij zou daarom graag een tweede scenario willen hebben met een minder sterke groei van de stad en hij mist ook het budget. Hij wijst erop dat in verband met schaalvergroting nieuwe fietspaden en tramlijnen ook de ruimte nodig hebben en hij verzoekt de wethouder om te bevestigen dat het uitgangspunt is dat er geen bomen en natuur hiervoor zullen sneuvelen. Met betrekking tot de fietssnelweg de rode loper vraagt hij of het mogelijk is om bij nieuwe fietsverbindingen te kiezen voor een onverharde weg, bijvoorbeeld met klinkers, en voor kleine monumentale bruggen. Zijn fractie is geen voorstander van de verbreding van de A27 en vraagt of de wethouder wil stoppen met het aanleggen van meer asfalt. Hij zal nog terugkomen op het onderwerp parkeren bij de parkeernota. Hij vraagt of dit plan bijdraagt aan de ambitie tot het klimaatneutraal worden en hoe het college de crisissen wil oplossen en welke doelstellingen er zijn. Hij vraagt om doelstellingen en een onderbouwing. Zijn fractie wil graag een autovrije binnenstad en autovrije grachten, gekoppeld aan de wervenproblematiek. Hij vraagt wat de wethouder vindt van het vergroenen van de buurten door het plaatsen van bloembakken en bomen en het vergroten van de biodiversiteit in de buurt. Met betrekking tot Zuidpoort vindt hij het een goed idee als de Tolsteegbarrière ook een echte barrière wordt en hij maakt zich zorgen om het autoverkeer in de stad. Hij vraagt hoe de wethouder dit ziet.

De voorzitter constateert dat er geen vragen zijn voor wethouder Verschuure en wenst hem nog een fijne avond.

De voorzitter schorst de vergadering voor enkele minuten.

De voorzitter heropent de vergadering.

Wethouder Van Hooijdonk zegt over het onderwerp Anders Reizen dat het niet mogelijk is om dwingende afspraken met werkgevers te maken, maar de minister denkt daar wel over na in het kader van het klimaatakkoord. Zij spreekt regelmatig de tafels rondom de gebieden USP-Rijnsweerd, het stationsgebied, Lageweide en Papendorp en deze gesprekken zijn steeds gericht op transitie. Zij kijkt hoever men kan komen met het maken van afspraken en zegt toe om in de tweede helft van dit jaar de commissieleden te zullen informeren over de stand van zaken. Het college wil met het mobiliteitsplan niet te enthousiast zijn en reële aannames doen, maar als er meer in het vat zit dan zal dat zeker gestimuleerd worden.

De heer Weistra (GL) oppert om in dat kader een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren met een aantal partijen zoals de Rabobank en ASR etc.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat het de bedoeling is dat mobiliteitsdiensten ook in bestaande wijken zullen komen. Er is al een hub in parkeergarage De Grifthoek en het college wil deze uitbreiden en tot meerdere hubs komen. GroenLinks vroeg naar de U-pas voor ouderen en daar wordt nog over nagedacht. Het is de bedoeling dat met behulp van een stadspas of iets dergelijks het gebruik van het systeem betaalbaar wordt gemaakt. Daarmee wordt al geoefend in de Leidsche Rijn. Op een opmerking van **mevrouw Oosters** (Student&Starter) dat het haar ook gaat om de rol van de overheid bij het aanbieden van deelmobiliteit en de sturing daarbij, zegt zij dat dat een interessante kwestie is. Zij heeft hierover gesproken met de minister en het ministerie en zij denkt ook dat dat moet gebeuren. Met betrekking tot de toename van het autogebruik zegt zij dat daar wellicht nationaal en in Europees verband op moet worden ingezet. Bij gebiedsontwikkelingen voert de gemeente wel de regie. Onlangs is in de raad beleid vastgesteld voor alle vormen van deelmobiliteit, maar niet voor de auto; dat zal nog gebeuren. Binnenkort zal zij de commissie informeren over de hele staalkaart. Op een opmerking van **de heer Van der Graaf** (CU) dat hij in het mobiliteitsplan bij de tien doelen het doel mist dat mobiliteit voor iedereen en inclusief moet zijn, terwijl dat wel in de raad is uitgesproken, zegt zij dat dat door het hele plan heen zit en dat is ook zeker de bedoeling. Met betrekking tot de hub zegt zij dat die compatible moet zijn en dat men hierbij de inclusiviteitsbril moet opzetten. Over de mobiliteitsmakelaar zegt zij dat dergelijke mensen al in dienst zijn bijvoorbeeld ter ondersteuning van de hubs in de Leidsche Rijn. Rekeningrijden kan niet worden ingevoerd, zolang dat nationaal niet is ingevoerd, maar als dat gebeurt, dan zou ze graag zien dat er gekozen wordt voor een vorm die ook het mobiliteitssysteem helpt. Met betrekking tot de werklocaties zegt zij dat geprobeerd wordt zaken te berekenen, maar dat dit ook gemonitord moet worden. Er is op dit moment nog geen plan B, maar de gemeente zal wel flexibel reageren. Op een opmerking van **mevrouw Schilderman** (D66) dat het voor haar fractie belangrijk is dat, als het niet lukt, er niet gesneden wordt in arbeidsplaatsen, zegt de wethouder dat dat niet zal gebeuren, maar dat de winst voor partijen erin zit dat er bedrijven toegevoegd kunnen worden. Zij is blij met het enthousiasme van de raad over de plannen voor de voetgangers en Utrecht is al veel langer een trotse fietsstad. Utrecht wil nog dit jaar of begin volgend jaar een stadsbreed netwerk op hoofdlijnen ontwikkelen en daarna kan dit fijnmazig worden. Dit moet echter wel worden gefinancierd en er moeten wel wat barrières opgeheven worden.

De heer Van der Graaf (CU) bedankt de wethouder voor de toezegging. Hij wijst erop dat in het actieplan staat dat er geïnventariseerd wordt welke verbeteringen er mogelijk zijn. Dit is in de afgelopen vijf jaar ook gebeurd en hij vraagt zich af wat het verschil is geweest.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat het netwerk gedefinieerd zal worden; dat is in de afgelopen tijd niet gebeurd. Met betrekking tot de capaciteiten en de middelen valt er niet veel extra's te doen. Er komt een plan voor een stadsbreed netwerk en men wil ook de groene inzet verbeteren. Met betrekking tot de toegangsroutes zal er een nieuw handboek openbare ruimte komen en daar staat dit goed in. De normen staan erin en ook het beleid, maar men loopt soms wel tegen dilemma's aan. Tramlijnen kunnen inderdaad barrières zijn en dat is een worsteling. Beter OV moet niet tussen de auto's rijden, maar als het geen infrastructuur heeft, dan wordt het een barrière die je eigenlijk niet wilt hebben. Er wordt bekeken hoe dit zo optimaal mogelijk kan worden uitgevoerd. Met betrekking tot de fiets staat er in Slimme routes al veel over de ambitie, namelijk het spreiden, overlast verminderen en comfort behouden. In dit plan is er een verschuiving, omdat een aantal fietsers overstapt op het OV. Het is niet mogelijk om vanwege de drukte op fietspaden extra maatregelen te nemen, want de maximale snelheid op een fietspad is nu eenmaal 30 km/h. Er wordt wel geprobeerd om bredere fietspaden te maken, maar de gemeente moet ook woekeren met de ruimte. Wel wordt geprobeerd om de fiets meer hoofdgebruiker van de rijbaan te maken en fietspaden zo breed als kan te maken. Met betrekking tot tunnels en bruggen vindt zij het idee om daarover te rapporteren goed, maar zij wil dat dan wel in het mobiliteitsplan doen. Zij wijst erop dat de raad altijd betrokken is bij aanleg van tunnels en bruggen vanwege het budgetrecht van de raad, maar een dergelijk voorstel zal ook bijna altijd een raadsvoorstel zijn, omdat het een stevige ingreep is op de infrastructuur. Met betrekking tot de Vechtbrug, die een verbinding vormt tussen Overvecht en Zuilen, zegt zij dat deze beter ontsloten moet worden voor openbaar vervoer en fiets. Zij komt voor de zomer nog terug op de opmerkingen over de Weerdsingel en ook de Singelroute komt nog langs voor een debat. Het

verzoek om geen asfalt maar klinkers neer te leggen kan zij niet honoreren, omdat dat niet in de lijn van de plannen ligt. Het college vindt het comfort van asfalt juist heel belangrijk en dat is het uitgangspunt voor het mobiliteitsplan. Uit de cijfers blijkt niet dat het fietsen onveiliger wordt, want in de afgelopen zeven jaar is het aantal slachtoffers in Utrecht gehalveerd. Wel wordt het drukker in de stad. Het Fonds kleine knelpunten is benut waar het voor bedoeld was en zij verwijst daartoe naar de jaarstukken. Op de vraag over de fietsbebording zal zij nog schriftelijk terugkomen. Met betrekking tot het openbaar vervoer zullen de commissieleden binnenkort een brief ontvangen met de tussenstand van de studies die met provincie en de regio gedaan zijn om het Wiel met Spaken uit te voeren. De Merwedelijn is erg vol en er moet uitgezocht worden hoe het tram waardig kan worden gemaakt door in het programma daar ook rekening mee te houden. De ambitie is natuurlijk wel om het uit te voeren, maar dat moet dan wel kunnen. Zij merkt naar aanleiding van de vraag van de heer Pagter op dat in studies bekeken wordt wat de beste mogelijkheden zijn, maar het is wel belangrijk dat een en ander ook zo min mogelijk barrières oplevert. Op een vraag van **de heer De Pagter** (VVD) waarom de verbinding van Leidsche Rijn naar Utrecht Science Park niet staat ingetekend, dacht zij dat dat het wel zo was en zij vult aan dat, hoe hoogwaardiger het vervoer, des te beter dat is, maar er moeten wel genoeg reizigers zijn. Dit is dus nog wel ingewikkeld. Met betrekking tot de overstap van fiets naar OV zegt zij dat er de laatste jaren een doorbraak is in het multimodaal denken. Het moet inderdaad mogelijk zijn dat mensen kiezen, maar het gaat hier om een ontwerpopgave. Op de vraag wat mensen ervan gaan merken, verwijst zij naar de piramide die een tijd geleden is behandeld. Het is de bedoeling om deze zo goed mogelijk te maken en daarover wordt overlegd met de provincie. Antwoord geven op de vraag of de gemeente niet beter het OV in eigen hand kan nemen om het goed te kunnen organiseren, vindt zij lastig, omdat het altijd om een financiële afweging gaat. Die afweging ligt nu bij de provincie.

De heer Wiegaard (SP) denkt dat winst een deel is van de afweging bij private bedrijven en dat speelt bij publieke organisaties niet.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat de provincie steeds een financiële afweging moet maken, maar eist ook van de concessieverlener dat zij gaan afschalen. Daar zit de gemeente Utrecht niet op te wachten, maar dat is wel de realiteit. De gemeente Utrecht heeft een beeld van wat zij willen en er wordt onderzocht hoe deze daar dichterbij kan komen. Het is nog onduidelijk wat het alternatief is als er geen tram komt. Zij verwacht niet dat er een monorail komt, want dat is duur en zij vindt dat ook lelijk.

De heer Sungur wijst op de veiligheid en op twee tramongelukken in de afgelopen tijd. Hij denkt daarom dat de monorail een goede keus zou zijn en verzoekt die optie onderzoeken.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat dit onderzocht wordt en binnenkort ontvangen de commissieleden de tussenstand en na de zomer de eindstand. Dit gaat ook over inpassing. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) om dan ook de monorail mee te nemen, antwoordt zij dat dat vermoedelijk ook gebeurt en dat ook bekeken wordt of er ondergronds iets mogelijk is. De tracékeuzes moeten nog worden gemaakt, maar de bewoners van Lunetten willen geen tram in het park en de gemeente wil dat eigenlijk ook niet. Zij deelt de wens van de heer Van Heuven om geen bomen en struiken te laten sneuvelen, maar weet ook dat je daar soms niet aan ontkomt. Over het netwerk van 30 km/h wegen zegt zij dat dat voorzichtig moet gebeuren en dat de COW-normen voor de gemeente heel belangrijk zijn. Op een vraag van **de heer Bosch** (PVV) of de gemeente het dan maar voor lief neemt dat de politie niet handhaaft op 30 km/h, zegt zij dat de politie sowieso weinig aan handhaving kan doen, omdat deze onderbemand is, maar zij zal dit bij de politie ter sprake brengen. Zij wijst de PVV op pagina 99 waar een en ander over verbindingswegen staat vermeld. Op dergelijke wegen is de snelheid 50 km/h, maar richting centrum kan dat af en toe 30 km/h zijn. Zij denkt dat een maximumsnelheid van 15 km/h op veel plekken niet mogelijk is, maar dit komt in een eerstvolgende verkeersveiligheidsrapportage terug. Overigens is het wel goed om te weten dat dit in het instrumentarium zit. Met betrekking tot de vraag over eenrichtingsverkeer zegt zij dat dat ook in de gereedschapskist zit. Als je in een straat eenrichtingsverkeer invoert, dan krijg je het effect dat er ook verkeer naar elders gaat. Dat maakt de discussie ingewikkeld. Dit instrument wordt dus weleens gebruikt, maar in de praktijk is het vaak ingewikkelder dan men hoopt. Zij meldt de PvdD dat de gemeente inderdaad probeert om het aantal asfaltkilometers te verminderen. In de RSU is het verkeer een belangrijke leverancier van groen en daardoor is de wens van de heer Van Heuven eigenlijk vervuld.

De heer Bosch (PVV) merkt op dat op pagina 99-102 inderdaad een kaart staat, maar zonder straatnamen en hij verzoekt deze nog toe te voegen.

De voorzitter zegt dat dat technisch zal worden uitgevoerd.

Wethouder Van Hooijdonk zegt over de Stadsboulevard dat het college denkt dat het verkeer een belangrijke leverancier is om de stad te vergroenen. Met betrekking tot de opmerkingen van de PvdA over de ring zegt zij dat het inprikken nog niet is gelukt, maar dat er nog wel iets in het vat zit. Zij denkt dat het mobiliteitsplan wel robuust is. Het is wel lastig om daarop te anticiperen en wellicht moeten er nog accenten gezet worden. In een aantal situaties wil de Rijksoverheid iets anders en dan is dat degene die over de keuzes gaat. Met betrekking tot het terugbrengen van het aantal geparkeerde auto's met 0,5%-1% zegt zij dat dit samen met mensen in de stad mogelijk gemaakt moet worden en zij komt daar nog op terug. Op een vraag van **mevrouw Schilderman** (D66) of daarvoor geld nodig is, omdat parkeerplaatsen vaak geld in het laatje brengen, zegt de wethouder dat iets dergelijks inderdaad niet gratis is. Met betrekking tot het Janskerkhof, waar dure parkeerplekken liggen, zal dat financieel impact hebben, maar het college deelt de ambities. Het Janskerkhof staat in ieder geval boven aan het lijstje. Op een vraag van **mevrouw Oosters** (Student & Starter) waarom de stip op de kaart er niet bijstaat, zegt zij dat die er wel staat en dat het beeld voor het Janskerkhof is dat daar geen parkeerplaatsen meer mogen zijn. Een tijd geleden is dat al in een raadsbrief uitgestippeld. Het is de bedoeling dat jaarlijks 50 parkeerplekken worden opgeheven door natuurlijk verloop en zo veel mogelijk in overleg met de bewoners. Bij parkeergarage De Grifthoek wordt al geoefend met parkeergarages voor deelmobiliteit en dat moet de standaard worden. De mooiste P+S van Nederland, waar mevrouw Schilderman op doelde, gaat niet alleen over parkeren, maar ook over het transport daarvoor en daarna en zij hoopt in de toekomst te kunnen bespreken of dat voldoende is. Op een vraag van **mevrouw Schilderman** (D66) of de wethouder bereid is om samen te werken met andere partijen zoals de ANWB, antwoordt zij dat dat het geval is, maar dat ze niet weet of het ook om die partners gaat. Onderdeel van U-net is ieder geval een parkeerstrategie. Met betrekking tot het fietsverkeer zegt zij dat een betere stalling in de buurt zeker ook de bedoeling is. Er wordt gesproken over handhaving en fietsparkeren en dit komt ook terug bij de parkeervisie. Het college wil eisen stellen aan het gebruik van fietsparkeerplekken en zal daar te zijner tijd een besluit over nemen. Met betrekking tot cijfers zegt zij dat de autonome effecten voor de fiets een dominante doelstelling in de monitor zijn. Zij wil hier een volgende keer op terugkomen, want de monitor zit nu al in de pijplijn. Zij denkt dat de cijfers rondom het autogebruik reëel zijn, want het model van Utrecht is geaccordeerd door Rijkswaterstaat. Op een vraag van **de heer De Pagter** (VVD) welke concrete maatregelen daarin zitten en niet in het mobiliteitsplan en het verzoek om een lijst daarvan in de tweede termijn aan te leveren, zegt zij dat bij de schuifjes een berekening staat.

De voorzitter noteert de toezegging aan de heer De Pagter om een technische toelichting per mail te zullen ontvangen.

Wethouder Van Hooijdonk zegt met betrekking tot het geld dat inderdaad het project "Door werken werkt" waar de heer Weistra het over had, er niet bijstaat. Mocht er onvoldoende geld zijn, dan moeten er prioriteiten gesteld worden. De hoofdlijnen kunnen niet de ontwikkeling doormaken die de stad Utrecht wil, want welke strategie je ook kiest, als er een toename komt van wonen en werken dan moet daar iets aan worden gedaan. Zij zegt de heer Işik toe om het verschil tussen 25 en 4 miljard euro nog te zullen preciseren. Wat Zuidpoort betreft zegt zij dat een aantal mensen tijdens de raadsinformatiebijeenkomst erg ongelukkig was met de participatie en dat vindt ze vervelend. Er is geprobeerd om zo veel mogelijk mensen te bereiken en het is gelukt om een groot deel van de stad te bereiken. Er zijn veel verschillende opvattingen vanuit verschillende belangen, maar de participatie was niet bedoeld als opiniepeiling, maar als ondersteuning van de afweging. De bewoners hebben een variant voorgesteld die door zowel bewoners als ondernemers is bedacht en de voorkeursvariant van het college is dus tijdens het proces ontstaan. Het college heeft dus geprobeerd een goede afweging te maken. Op een vraag van **de heer Bosch** (PVV) of de wethouder het met hem eens is dat 56% niets ziet in variant 4 zegt zij dat variant 4 anders is dan wat er nu wordt voorgesteld en deze heeft significant andere effecten. De vragen die de heer Gaillard heeft gesteld zijn reëel en dat is ook een dilemma, maar soms zijn er meerdere belangen. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) waar de enquête nu precies voor bedoeld was en welke resultaten de wethouder eruit dacht te zullen halen, zegt zij dat geprobeerd is om een

totaalbeeld te krijgen. Toch is niet altijd de variant die de meeste stemmen heeft ook de beste keus en uiteindelijk gaat het om een belangenafweging. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) wat zij hiervan heeft geleerd, zegt ze dat het beter kon en dat er nu een nieuwe variant is voorgelegd. Op een vraag van **de heer Van Steeg** (CDA) waarom optie 1 als serieuze optie is voorgelegd, zegt zij dat ze een spectrum aan mogelijkheden wilde neerleggen. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) of optie 1 dan geen reële variant is geweest, zegt zij dat deze niet voor de hand ligt vanuit het vastgestelde beleid. Het college wilde het verschil laten zien tussen heel veel en heel weinig ingrijpen. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) waarom dit dan wordt voorgesteld aan mensen, omdat dit verwachtingen schept waardoor een deel van de stad nu denkt zich voor niets te hebben ingezet, omdat het college een andere kant opgaat, zegt zij dat bij geen enkele variant iedereen juichend de deur uit was gegaan. Er wordt gezocht naar een goede kwalitatieve afweging. Men wordt door dit proces met elkaar wijzer en maakt op basis daarvan een keuze. Met betrekking tot de participatie zegt zij dat niet is geprobeerd om daarin te sturen. Het college heeft de voorkeursvariant voorgelegd, maar uiteindelijk gaat de raad hierover. Wel concludeert het college dingen uit het beleid en probeert daarin een goede balans te vinden. Er zijn zes varianten gepresenteerd, omdat het nu eenmaal zoeken is naar de juiste variant. Er worden twee varianten uitgewerkt die een optie kunnen zijn. Positieve effecten zijn dat het fiets- en wandelverkeer enorm gaat stijgen en het goede van de variant 4+ is dat deze heel veel problemen oplost. Zij verwacht hierdoor geen extra druk, maar zij is het met de heer Van der Graaf eens dat er wel in de omgeving gemonitord moet worden en dat het ook niet zonder omgevingsplan kan. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) wat dit voor het gebied betekent, omdat ’t Goylaan al druk is, zegt zij dat er maatregelen genomen worden om druk te voorkomen en op de Socrateslaan en ‘t Goylaan moet vooral worden gezorgd dat er geen overlast ontstaat. Op een vraag van **de heer Sungur** (DENK) hoe de wethouder de doorstroming van het verkeer ziet in combinatie met de maatregelen die zij voorstelt, zegt zij dat het weghalen van een stoplicht al kan helpen dat de bewoners minder overlast hebben. Zij zegt dat bij de Westerkade niet gekozen is voor rood asfalt vanwege de verblijfsfunctie, maar dan moeten wel de omliggende straten beter worden. Daar moet nog een ontwerp voor worden gemaakt. Het is de bedoeling dat men in Utrecht van 109 naar 50 parkeerplaatsen teruggaat. Het idee van een intelligente toegang moet nog worden uitgewerkt, maar Utrecht wil vooral van het doorgaande verkeer af. Voor het goederenvervoer komt nog een plan van haar collega Eerenberg. Met betrekking tot de klimaatplannen en de stikstof terugdringing zegt zij dat de plannen niet gekwantificeerd zijn, maar de transitie heeft dat ook als doel. Met betrekking tot evalueren zegt zij dat, als de raad instemt met het plan, het uitgewerkt zal worden in meerjarenprogramma’s en cycli en daar horen evaluaties bij. Naar aanleiding van de vraag van de heer De Pagter zegt zij dat er niet gekeken is naar knelpunten en dat dit ook niet in de planning zit. Zij meldt de heer Işik dat door het hele plan heen rekening gehouden is met gehandicapten. Op het gebied van innovatie zegt zij dat Utrecht met het verkeersmanagement aan de voorkant van de ontwikkelingen zit en dit zal ook de maatschappelijke doelen verder helpen. Met betrekking tot de vraag over het scenario zonder groei van de heer Van Heuven zegt zij dat er een scenario is en dat dat aan de NSU is geklonken. Het college beraadt zich nog op plaatsing van bloembakken en vindt dat de verkeersveiligheid goed moet zijn. Op een vraag van **mevrouw Schilderman** (D66) over de verkeerstoename rondom de Merwedekanaalzone zegt zij dat het om een percentage van 10%-20% gaat ten opzichte van de huidige situatie inclusief de Merwedekanaalzone en Zuidpoort.

De voorzitter verzoekt de commissieleden om, als zij nog vragen gemist hebben, dit door te geven voorafgaand aan de behandeling in tweede termijn. Er zijn twee technische vragen gesteld door de heren De Pagter en Bosch en er zal bekeken worden of die in aanloop naar de behandeling in tweede termijn nog beantwoord kunnen worden. Voor de behandeling in tweede termijn zal anderhalf uur worden uitgetrokken. De commissieleden kunnen zich daarin vinden.

De heer Sungur (DENK) vraagt of iedereen dan ook nieuwe spreektijd krijgt.

De voorzitter bevestigt dit en zegt dat de resterende spreektijd van vandaag van deze commissie daaraan zal worden toegevoegd.

De voorzitter meldt dat er een toezegging is gedaan namelijk dat in de tweede helft van 2021 er een brief naar de raad zal komen over de stand van zaken inzake de tafeloverleggen in verschillende gebieden in het kader van werkgevers en Anders Reizen.

De voorzitter schorst de vergadering om 23.30 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Eerenberg
zal met betrekking tot agendapunt 6, Burgeragendering Evenementengeluid

- na het zomerreces de commissie een brief sturen (september) omtrent de voortgang van de locatieprofielen waarin het concrete tijdpad wordt geschetst en de reactie op de burgeragendering wordt meegenomen.

Wethouder Verschuure
zal met betrekking tot agendapunt 7, Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief:

- de commissie een strekt ter vervanging sturen.

Wethouder Van Hooijdonk
zal met betrekking tot agendapunt 8, Mobiliteitsplan 2040:

- de commissie in de 2e helft van 2021 een brief sturen over de stand van zaken inzake de “tafeloverleggen” in de verschillende gebieden (in het kader van overleggen met werkgevers over het anders reizen).

Verslag openbare ochtendvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	10 juni 2021
Locatie	Raadzaal, stadhuis
Verslag door	mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	1 juli 2021

Aanwezigen

De voorzitter, mw. R. Heijne, de wethouder, dhr. E. Eerenberg, de leden, dhr. T. Weistra (GroenLinks), dhr. D. Gilissen (VVD), mw. E. Bijsterbosch (D66), dhr. M. Spil (Stadsbelang Utrecht), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. B. Kos (CDA), mw. H. Assen (PvdA), mw. J. van Ophem (Student&Starter), mw. L. de Vries (PvdD), dhr. S. Nagtegaal (PVV)
Van de griffie is aanwezig de mevrouw W. Kok (Commissiegriffier)

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag vergadering commissie Stad & Ruimte, ochtend

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 1
5. Raadsvoorstel Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed 1
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 37

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter concludeert dat de agenda voor de digitale vergadering is vastgesteld.

5. Raadsvoorstel Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed

De voorzitter constateert dat er afgelopen dinsdag nog een technische briefing is geweest waardoor er gisteren nog een raadsbrief aan de leden is gestuurd. Deze is aan de stukken toegevoegd.

De heer Weistra (GroenLinks) zegt dat de fractie blij is met de inzet van het college op dit onderwerp. Het is fijn dat wordt ingezien dat met vastgoed meer gedaan kan worden dan alleen verkopen. Uit de technische briefing is duidelijk geworden dat dit raadsbesluit het college kaders geeft voor de uitwerking van het nieuwe vastgoedkader. Dit is eigenlijk een tussenstap en hier is GroenLinks blij mee. Er zit een waardenwiel in het raadsvoorstel met maatschappelijke waarden die de partij van harte onderschrijft. Hoe gaat de wethouder de waarden uit dit wiel wegen?

De heer Gilissen (VVD) merkt op dat de VVD zich ook afvraagt hoe het wiel wordt gebalanceerd en waar de prioriteiten worden gelegd. Hoe kijkt GroenLinks aan tegen het stellen van prioriteiten?

De heer Weistra (GroenLinks) denkt dat de weging nog niet zo eenvoudig is. Hij heeft het idee dat het college wat pilots wil doen om te oefenen. Dit lijkt verstandig.

De heer Gilissen (VVD) vraagt of GroenLinks het idee heeft, dat de partij het college met voldoende bagage op pad stuurt.

De heer Weistra (GroenLinks) antwoordt dat de GroenLinks-fractie het college het vertrouwen geeft om binnen de kaders actie te ondernemen. Daarnaast baseert de fractie haar vertrouwen op de afwegingen die het college maakt in het stuk en zit de raad aan de knoppen als het gaat om budgetrecht en planvisies.

De heer Gilissen (VVD) merkt op dat de VVD nog niet goed kan bepalen wat de financiële impact is. Hoe kijkt GroenLinks hier tegenaan?

De heer Weistra (GroenLinks) antwoordt dat in het voorstel nog niet nadrukkelijk is uitgewerkt hoe een en ander financieel gaat. Tijdens de briefing is aangegeven dat hierover bij de voorjaarsnota afspraken gemaakt zullen worden. Hij vervolgt zijn bijdrage met het leegstandsbeheer. Er zijn veel klachten over de huidige leegstandsbeheerder. Het is niet helemaal duidelijk waar de klachten uit voortvloeien. In de nieuwe aanbesteding zijn nadrukkelijk maatschappelijke doelen meegenomen. Hier is op getoetst en hier bleek Ad Hoc goed uit te komen. Hoe kijkt de wethouder aan tegen de nieuwe aanbesteding? Heeft deze het beoogde effect gehad? GroenLinks is blij dat de gemeente met dit raadsvoorstel vaker zelf de regie in de hand neemt als het gaat om leegstandbeheer. Wil de wethouder hierbij ‘out of the box’ denken? Verkoop met een maatschappelijke meerwaarde is de laatste sport op de ladder van het raadsvoorstel. Een belangrijk doel dat GroenLinks ziet voor de stad is, het toevoegen van woningen. Verkoop met als doel het realiseren van woningen bijvoorbeeld door middel van coöperatieve woonvormen dient te worden meegenomen. Tot slot kunnen daken van vastgoed beschikbaar worden gesteld voor zonnepanelen. Dit wil alleen nog niet zo vlotten. Zorgt dit raadsvoorstel ervoor dat er meer ruimte gaat komen?

Mevrouw Bijsterbosch (D66) merkt op dat er in november een brief is geweest over gemeentelijke daken die beschikbaar waren gesteld voor bewoners. Inmiddels zijn al zes van acht daken afgevallen. D66 is benieuwd naar hoe een en ander precies zit. Eerder is ook de wens neergelegd om financieel te kunnen participeren op grotere zonneprojecten van de gemeente. Doelde GroenLinks hier ook op?

De heer Weistra (GroenLinks) antwoordt dat GroenLinks daarin geïnteresseerd is maar heeft opgemerkt dat ook dit nog niet zo wil vlotten. Dit schijnt veel met techniek te maken te hebben en wellicht ook met het stellen van prioriteiten.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) vraagt aan de wethouder of het recht om financieel te participeren verankerd kan worden.

De heer Nagtegaal (PVV) geeft aan zijn collega, de heer Bosch, te vervangen. De PVV-fractie mist een duidelijk vastgesteld kader omtrent de maatschappelijke doelen voor vastgoed. Het college wil na het vaststellen van dit document verder gaan concretiseren. Dat is mooi maar het is op dit moment nog steeds onduidelijk wat het college precies wil met het vastgoed. De fractie wil graag een overzicht per wijk en concrete doelen. Verder dienen de maatschappelijke doelen geen ondernemers in de weg te zitten. Panden als het Broesepand kunnen wat de PVV betreft beter verkocht worden.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) merkt op dat in het raadsvoorstel staat, dat een aantal panden een positief saldo levert aan de begroting en dat om dit positieve saldo structureel uit de begroting te halen een aanzienlijke verkoopwaarde gehaald moet worden. Zij dacht toen aan het Broesepand en aan het feit dat het veel gaat over geld en weinig over maatschappelijke waarde.

De heer Gilissen (VVD) geeft aan dat de VVD-fractie door de beperkte inzichten in financiële en juridische consequenties niets kan met dit ambitiedocument. Er zijn ambities zonder geld.

De heer Weistra (GroenLinks) zegt dat GroenLinks blij is met dit ambitiedocument omdat het een trendbreuk is met het verleden. Daarnaast is er in de voorjaarsnota geld gereserveerd om de pilots te starten.

De heer Gilissen (VVD) zegt dat het onderwerp maatschappelijk vastgoed nauw verweven is met financiële consequenties. Verduurzaming en het toegankelijk maken van panden hebben ook financiële consequenties. Hij vervolgt met zijn bijdrage. Wat kan van het ambitiedocument worden gerealiseerd binnen de huidige financiële en juridische kaders? Graag een reactie. Verder vraagt de fractie of er berekeningen en inschattingen zijn gemaakt over wat de financiële impact zou kunnen zijn. Vervolgens datgene wat bij de VVD het meeste wringt: de beperkte opvatting van maatschappelijke meerwaarde van vastgoed. De VVD vindt dat de gemeente geen eigenaar hoeft te zijn van een pand om maatschappelijke waarde te creëren. Met betrekking tot verduurzaming en het toegankelijk maken van vastgoed merkt de VVD op, dat ambities worden uitgesproken maar dat geen concrete richting wordt gegeven. Tot slot een vraag over de weging. Het waardenwiel is mooi maar hoe worden de verschillende waarden nu precies gebalanceerd? Wordt er ook per pand een keuze gemaakt en kan de raad daar aan de voorkant op sturen? Tot slot is het goed dat de kaders worden geactualiseerd en dat er nieuwe inzichten worden betrokken maar de VVD-fractie vindt het document in zekere mate onvoldragen.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) zegt dat D66 denkt dat een stap vooruit wordt gezet voor initiatieven in de stad. Vervolgens gaat zij in op leegstandsbeheer. Dit beheer is in twee sporen uit te splitsen: het zakelijke sleutelbeheer en het buurtgerichte beheer dat initiatieven aan elkaar knoopt. Voor kortere periodes is het logisch als naar meer zakelijk leegstandsbeheer wordt gekeken en voor langere periodes zijn meer buurtgerichte initiatieven fijn.

De heer Spil (Stadsbelang Utrecht) vraagt of bij langere periodes van leegstand niet afgestapt dient te worden van leegstandsbeheer en juist gebruik gemaakt zou moeten worden van tijdelijk gebruik.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) merkt op dat het college voorstelt om in tijdelijke situaties een marktconforme huur af te spreken. D66 vraagt zich af of dit niet anders zou kunnen.

De heer Gilissen (VVD) merkt op dat het niet vragen van een marktconforme huur de gemeente geld kost en dat dit geld niet in het voorstel zit.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) zegt dat een periode van leegstand soms veel langer kan duren dan verwacht. Dit zou met een maatschappelijke variant van leegstandsbeheer opgelost kunnen worden.

De heer Gilissen (VVD) merkt op dat risico's worden afgewend als meerdere panden bij een partij worden belegd. Verder opknippen gaat ten koste van de effectiviteit en heeft financiële impact.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) denkt dat het interessant is om te kijken of bij een volgende aanbesteding het leegstandsbeheer aan meerdere partijen gegund kan worden. Wat denkt de wethouder hiervan? Zij vervolgt haar bijdrage. In het raadsvoorstel staat een stappenplan met verkoop van vastgoed als laatste stap. D66 mist een tussenstap namelijk het recht van de buurt om als eerste te kopen. Dit zou stap 4a kunnen worden. Het Stadmakerfonds zou hierbij een rol kunnen spelen. Graag reactie. Vervolgens is het grootste knelpunt dat er nog geen geld zit bij dit ambitiedocument.

De heer Gilissen (VVD) vraagt of D66 meer geld wil alloceren voor de ambities.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) zegt bereid te zijn om, eventueel samen met de VVD, naar de begroting te kijken.

Mevrouw De Vries (PvdD) denkt dat het document nog wat aanscherping nodig heeft zoals ook al is aangegeven in bijdragen van andere fracties. De PvdD-fractie heeft nog een aantal punten met betrekking tot het waardenwiel en het natuur inclusief en diervriendelijk bouwen. Ten eerste vraagt de fractie of de minimale ondergrens in het waardenwiel altijd verder gaat dan het landelijke bouwbesluit. Daarnaast vraagt de fractie zich af waarom het laatste impactniveau van de milieuprestatie gebouwen in het waardenwiel tussen de 1 en 0,7 ligt. Dit is weinig ambitieus. Is het overigens de bedoeling dat de impactniveaus steeds verder aangescherpt gaan worden of blijven deze zo? Ten tweede denkt de PvdD dat in de huidige klimaat- en biodiversiteitscrisis, natuur inclusief en duurzaam bouwen geen aspecten meer zijn waarop concessies gedaan kunnen worden. Daarnaast is het rijkelijk laat dat de gemeentelijke vastgoedportefeuille pas in 2040 energieneutraal is. Kan de wethouder toezeggen dat het gemeentelijk vastgoed in 2030 al energieneutraal of energiepositief is? Naast de klimaatcrisis is er ook een biodiversiteitscrisis gaande en de fractie is blij dat het college natuur inclusief bouwen in het waardenwiel heeft opgenomen. De invulling van de impactniveaus valt alleen tegen. Graag de toezegging dat natuur inclusief en diervriendelijk bouwen verder worden aangescherpt en beter naar voren zullen komen in een strekt ter vervanging. Als de wethouder komt met een strekt ter vervanging dan dient het gebruik van Engelse termen te worden vermeden.

De heer Gilissen (VVD) vraagt hoe de PvdD aankijkt tegen het feit dat er geen geld zit bij de ambities.

Mevrouw De Vries (PvdD) vindt het ook lastig dat een en ander nog niet in financieel en juridisch opzicht is uitgewerkt.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan dat de maatschappelijke waarde van vastgoed en maatschappelijke voorzieningen de ruggengraat vormen van de samenleving. De fractie wil drie punten toevoegen. Allereerst een punt met betrekking tot het waardenwiel. De ChristenUnie is enthousiast over de onderliggende waarden waarop getoetst gaat worden. Tegelijkertijd vraagt de partij zich af of deze kunnen conflicteren met ambities om meer flexibel en proactief te worden. Graag een reactie. Ten tweede zijn er een aantal nieuwbouwontwikkelingen in de stad zoals de Merwedekanaalzone. Er dient aan de voorkant van nieuw te ontwikkelen gebieden gekeken te worden naar aan welk maatschappelijk vastgoed er in de omgeving een tekort is. Is de Utrechtse vastgoedorganisatie hier al bij betrokken en op welke manier wordt het waardenwiel hier dan in toegepast? Ten derde worden de ontwikkelingen ‘verblijven’ en ‘ontmoeten’ steeds belangrijker. De ChristenUnie vindt dat Utrechts vastgoed hierom zo open en toegankelijk mogelijk moet zijn. Graag een reactie.

De heer Spil (Stadsbelang Utrecht) zegt dat in het ambitiedocument een aantal zaken door elkaar loopt. Er wordt bijvoorbeeld onvoldoende onderscheid gemaakt tussen een aantal functies van de gemeente. De fractie merkt op dat de gemeente geen taak heeft om aan diverse maatschappelijke initiatieven huisvesting te bieden. Het ambitiedocument impliceert ten onrechte dat dit wel het geval is. Huisvesting bieden aan diverse initiatieven is ook niet noodzakelijk omdat er ruimschoots bedrijfsruimte van allerlei aard verkrijgbaar is. Het om economische redenen bieden van huisvesting tegen een lage huur, is een subsidie. Er kan dan beter gewoon geld gegeven worden. Een instelling is dan niet beperkt tot hetgeen wat de gemeente aan vastgoed beschikbaar heeft. Deze aanpak voorkomt ook dat er gelaagde, ondoorzichtige subsidierelaties ontstaan. Kan het college toezeggen dat in het uiteindelijk vast te stellen vastgoedkader zal worden opgenomen, dat huisvesting van diverse instellingen geen gemeentelijke taak is en dat ondoorzichtige subsidie via huisvesting onwenselijk is? Verder is leegstandsbeheer en ook activistisch leegstandbeheer, altijd inferieur aan het vinden van een echte gebruiker voor een gebouw. Leegstandsbeheer is echter soms nodig. Stadsbelang Utrecht denkt dat het leegstandsbeheer te prominent in het ambitiedocument staat. Kan het college toezeggen dat het uiteindelijke vastgoedkader, verhuur en verkoop van vastgoed voor zal laten gaan op leegstandsbeheer?

De heer Kos (CDA) geeft aan dat hij zijn collega mevrouw Zwinkels vervangt. Het CDA kan zich vinden in de grote lijnen van het ambitiedocument. Het is goed om maatschappelijke meerwaarde

te creëren en de fractie is blij met het actief tegengaan van leegstand omdat er genoeg initiatieven zijn die een geschikt onderkomen zoeken. Het is ook goed dat er ruimte geboden wordt aan maatschappelijke initiatieven die buiten de beleidsvelden van de gemeente vallen. Verder is niet helemaal helder wat het ambitiedocument nu precies is en betekent. De technische toelichting heeft wel duidelijk gemaakt dat het een soort tussenstap is op weg naar een nieuwe kaderbrief. Tot slot twee opmerking. Allereerst een opmerking over de participatie. Hoe wordt de stad betrokken in het proces richting een nieuwe kaderbrief? Graag reactie.

De heer Gilissen (VVD) vraagt of het CDA vindt dat de kaders ter discussie staan in het kader van de participatie.

De heer Kos (CDA) antwoordt bevestigend.

Mevrouw Assen (PvdA) denkt dat alleen datgene ter participatie voorgelegd moet worden waar echt invloed op uitgeoefend kan worden.

De heer Kos (CDA) sluit aan bij hetgeen mevrouw Assen zegt.

De heer Gilissen (VVD) zegt het eens te zijn met mevrouw Assen. Een en ander had alleen al in de vorige fase moeten plaatsvinden.

De heer Kos (CDA) zegt dat het belangrijk is om in buurten te inventariseren wat voor behoefte er is aan specifieke maatschappelijke meerwaarde. Het CDA sluit aan bij de suggestie van D66 om eerst de buurt te benaderen als er vastgoed vrijkomt. Ten tweede een opmerking over de financiën. De VVD heeft hier een goede analyse op gegeven. In het stuk wordt voorgesteld dat alles wat gedaan wordt, kostenneutraal is maar wat gebeurt er als de pilots niet kostenneutraal uitvallen? En gaat het ontwikkelen van informatiedashboards ook geen kosten met zich meebrengen?

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) zegt dat Student&Starter zich kan vinden in de wens om maatschappelijk belangrijke initiatieven te huisvesten om zo voorzieningen te realiseren voor bewoners. De fractie ondersteunt de grote lijnen van het ambitiedocument. Het voorstel mist alleen wel concreetheid en roept daardoor een aantal vragen op. Student&Starter deelt de zorgen van de VVD en het CDA over de financiële consequenties. Budgetneutraal experimenteren klinkt bijna te mooi om waar te zijn. Hoe verhoudt het document zich tot de inzet van budgetten op andere portefeuilles? Als bijvoorbeeld flexwerk- of studieplekken worden gerealiseerd wordt er dan geld weggehaald uit de portefeuilles Economie of Werk&Inkomen of juist uit de portefeuille Vastgoed en de budgetten? Graag een reactie. Vervolgens een vraag over privaat vastgoed. Welke mogelijkheden zijn er om hierop te sturen zodat ook private vastgoedeigenaren maatschappelijke projecten kunnen huisvesten? Tot slot sluit de fractie aan bij de PVV met betrekking tot het overzichtelijk maken van de doelen en kaders, bij de VVD als het gaat om het wegen van de waarden in het waardenwiel en bij D66 en GroenLinks als het gaat om zonnepanelen op daken.

Mevrouw Assen (PvdA) merkt op dat lange tijd panden door de gemeente in grote getalen zijn verkocht zonder na te denken over de potentiële maatschappelijke waarde of de toegankelijkheid van die panden. Bij de panden die in het bezit zijn van de gemeente dient goed nagedacht te worden over hoe de historische culturele waarde toegankelijk kan worden gemaakt. Deze panden dienen ook benut te worden voor de vele maatschappelijke functies die een plek zoeken in de stad. De PvdA-fractie steunt de richting die het college voorstelt.

De heer Gilissen (VVD) merkt op dat een pand zoals het pand dat oorspronkelijk van de post was aan de Neude, een toegankelijk pand is dat van een private eigenaar is.

De heer Kos (CDA) vindt ook dat er maatschappelijke meerwaarde kan zijn als een pand wordt verkocht. Daarnaast kan de perverse prikkel van de financiën ook de andere kant op werken. Een pand wordt dan bijvoorbeeld aangehouden omdat die qua huurinkomsten fijn op de balans staat.

Mevrouw Assen (PvdA) antwoordt op het laatste punt van de heer Kos dat zij benieuwd is naar het antwoord van de wethouder. Verder kan het zo zijn, dat een pand in privaat bezit ook

maatschappelijke meerwaarde heeft. Hier zijn eerder alleen geen criteria of eisen aan verbonden. Zij vervolgt haar bijdrage. Veel initiatieven zoeken een plek. De urgentie is hoog en dit vraagt een actieve houding van het college. Deelt de wethouder dit? De uitgangspunten worden nu verankerd maar kan de wethouder ook toezeggen dat actief initiatieven worden opgezocht en ondersteund in hun zoektocht? Het actief betrekken van de buurt, is een goed idee. Verder kost leegstand geld. Hier zijn de nodige opmerkingen over gemaakt. De PvdA kan zich daarbij aansluiten. De PvdA-fractie wil ook graag duidelijke afspraken over de termijn waarop een pand leeg mag staan. Zes maanden is in deze tijd te lang. Deelt de wethouder de mening dat een pand eigenlijk nooit langer dan twee maanden ongebruikt mag worden?

De voorzitter schorst de vergadering voor vijftien minuten.

Wethouder Eerenberg dankt de commissie voor haar inbreng. Allereerst gaat hij in op vraag waarom het ambitiedocument er is en wat het nu precies voor stuk is. De wethouder geeft aan dat het document is toegezegd. Het college zou hierin schetsen hoe de gemeente met haar eigen vastgoed een meer maatschappelijke beweging kan faciliteren. Vervolgens schetst hij hoe de vastgoedorganisatie nu gepositioneerd is en waarom het taai en ingewikkeld is om een grote, radicale omklap te maken. De vastgoedorganisatie is ‘end of line’. Dit betekent dat ambities waargemaakt moeten worden die elders in de gemeentelijke organisatie zijn bedacht. Er vindt zelden een eigenstandige vastgoedafweging plaats. Het vastgoed is dienend aan wat in andere portefeuilles gevraagd en gewenst wordt. Deze dragen overigens ook financieel bij. Daarnaast is er een jaarlijkse bijdrage van 16 miljoen euro structureel aan de gemeentelijke begroting vanuit vastgoed. Als eigenstandig besloten moet worden over vastgoed, dan betreft dit een grote, radicale omklap. Deze omklap kan de wethouder niet beloven maar hij is wel bereid om te kijken naar wat er wel kan. Hij wijst erop dat het ambitiedocument kijkt naar wat er wel kan. Binnen de kaders van ‘end of line’ zijn en structureel 16 miljoen euro bij moeten dragen, kan steeds de meeste maatschappelijke keuze worden gemaakt. Daarnaast wordt naar een kader toegewerkt waarin eigenstandig zaken meer maatschappelijk gedaan kunnen worden.

De heer Gilissen (VVD) merkt op dat het college ook een raadsbrief had kunnen sturen. Waarom is hier niet voor gekozen?

Wethouder Eerenberg antwoordt dat hij de raad op een later moment niet met een bepaalde keuze wil confronteren. Een keuze die dan gemaakt zou zijn op basis van inzichten om meer maatschappelijk te gaan werken. De commissie kan nu bekijken wat het betekent als het college binnen de kaders meer maatschappelijk wil gaan denken.

De heer Gilissen (VVD) merkt op dat het hem stoort dat hij nu onvoldoende inzicht heeft in de financiële en juridische impact.

Wethouder Eerenberg wijst erop dat er sprake is van een ‘tweetrapsraket’. Stap twee vraagt om een grondiger kaderstellend debat.

De heer Gilissen (VVD) vraagt of er een integraal raadsvoorstel komt waarin alles in essentie ter discussie kan worden gesteld op basis van de inzichten die de komende maanden worden opgedaan.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat dit uiteraard het geval is. De brede integrale blik zit in het tweede stuk. De wethouder vervolgt zijn beantwoording met een aantal voorbeelden van wat er allemaal zou kunnen. In Overvecht kan bijvoorbeeld bekeken worden hoe partijen uit de wijk betrokken kunnen worden bij wat er in een pand gebeurt. Verder kan het makelpunt kijken wat er nodig is in de buurt en wat initiatiefnemers willen. Vervolgens gaat de wethouder in op vragen over het ambitiedocument. Allereerst het waardenwiel. Er zal een bepaalde mate van voorspelbaarheid georganiseerd moeten worden voor hoe het waardenwiel wordt gehanteerd. Het college denkt dat de duurzaamheid (inclusief biodiversiteit en diervriendelijk bouwen), gezondheid en toegankelijkheid de drie kernthema’s zijn. Daarnaast bepaalt een pand wat er technisch mogelijk is. Dan de ambities duurzaamheid en groen. De gemeente dient het goede voorbeeld te geven. Er zijn al afspraken gemaakt en die zijn gefinancierd. Het is de bedoeling dat Utrecht in 2040 energieneutraal is. De wethouder zou willen dat dit sneller zou gaan maar het gaat niet lukken om dit nu toe te zeggen. Er zal dus ook geen strekt ter vervanging komen. Vervolgens gaat hij in op

de daken en het betrekken van buurtbewoners. De wethouder geeft aan dat er een spanning zit op de twee uitgangspunten: het eigen vastgoed verduurzamen en het ter beschikking stellen van de daken aan de wijk. De gemeente heeft de daken van haar panden namelijk zelf hard nodig om deze energieneutraal te maken.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) heeft onlangs in schriftelijke vragen gevraagd of als de doelstelling energieneutraal per pand een belemmering is voor het mogelijk maken van bewonersinitiatieven, een en ander meegenomen kan worden in de aanpassing van het vastgoedbeleid. Er is toen aangegeven dat dit geen belemmering is maar nu hoort zij dat er toch een belemmering is.

Wethouder Eerenberg vindt toch dat de doelstellingen conflicterend kunnen zijn. Hij zegt toe dat een ingenieursbureau gevraagd zal worden om dit punt eens beet te pakken in het kader van wat er nu wel en niet kan. Vervolgens gaat hij in op de vragen die gesteld zijn over wonen. De gemeente dient hieromtrent terughoudend te zijn. Als een pand wordt her ontwikkeld dan kan wel bekeken worden of daar behoefte zou kunnen zijn aan wonen. In de tweede trap kunnen de leden hier informatie over terugvinden. Dan de openbaarheid en toegankelijkheid. De ChristenUnie stelde voor om ‘openbaar tenzij’ als uitgangspunt te nemen. De wethouder omarmt dit en ook hierover zal informatie te vinden zijn in het beleidskader.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt in het beleidskader uit te werken wanneer het ‘tenzij’ wordt toegepast.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat dit wordt uitgewerkt in het kader dat nu wordt uitgewerkt. Vervolgens gaat de wethouder in op de ambities voor het bouwbesluit, natuur inclusief bouwen en diervriendelijk bouwen. Tegen de PvdD merkt hij op dat het basisniveau inderdaad hoger is dan het landelijk bouwbesluit. Daarnaast is natuur inclusief bouwen onderdeel van de hoofddoelen. Het verhogen van de ambities voor diervriendelijk bouwen is niet mogelijk vanwege het beschikbare budget. Voorts zijn er vragen gesteld over vastgoed in de stad en per wijk. In het MPUV wordt hier inzicht in verschaft. Het is overigens de bedoeling om een en ander beter te verbinden met het gebruik van het vastgoed. In de volgende MPUV wordt inzicht verschaft. Met betrekking tot het Broesepand merkt de wethouder op, dat de redenatie tweeledig is. Aan de ene kant is het de bedoeling om dit pand een maatschappelijke functie te geven en aan de andere kant is het de bedoeling om de plint in te zetten voor economische waarde. Als het Broesepand verkocht wordt, dan zorgt dit voor een structureel tekort.

De heer Gilissen (VVD) vraagt of bij verkoop van een pand er manieren zijn om ervoor te zorgen dat maatschappelijke waarde wordt gecreëerd.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat er andere middelen zijn om maatschappelijk gebruik te faciliteren. Het ruimtelijk instrumentarium kan hiervoor worden ingezet maar dit betekent iets voor de waarde van een pand. Een andere route is mogelijk door subsidie te verstrekken. Verder is het zo dat als een pand is verkocht, dat de gemeente het sturingsinstrument mist van het in bezit hebben van het vastgoed.

De heer Gilissen (VVD) vraagt of de wethouder het ermee eens is, dat het verwerven van vastgoed door de gemeente op geen enkele wijze prioriteit zou moeten hebben.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat hij het niet met de heer Gilissen eens is. Bij een wijk als de Merwedekanaalzone moet bijvoorbeeld een aantal functies in de wijk komen die een sterk publiek karakter hebben en een onrendabele top.

De heer Weistra (GroenLinks) zegt blij te zijn met hetgeen de wethouder zegt.

De heer Gilissen (VVD) vraagt of de wethouder het er wel mee eens is, dat bezit op zich geen doel is.

Wethouder Eerenberg beaamt dat bezit geen doel is, het is een middel.

De heer Gilissen (VVD) vraagt of de wethouder het er ook mee eens is, dat eerst gekeken moet worden of de maatschappelijke doelen gerealiseerd kunnen worden zonder dat de gemeente zelf eigenaar wordt.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat het realiseren van maatschappelijke doelen altijd op de meest effectieve manier gedaan moet worden. Vervolgens gaat de wethouder in op de participatie. Hij is het eens met de PvdA en het CDA dat voor de volgende stap in het proces goed met de huurders en buurten moet worden gesproken. Er is gevraagd of dat nu niet al gedaan had kunnen worden. Na het afgelopen coronajaar is gezegd dat een en ander gedaan moest worden op basis van gesprekken die al gevoerd zijn bijvoorbeeld rondom de evaluatie van Ad Hoc. Dit is een pragmatisch besluit geweest.

De heer Kos (CDA) zegt blij te zijn met de beantwoording van de wethouder. Kan er ook gesproken worden met bijvoorbeeld organisaties en verenigingen die nu nog geen huurder zijn maar wel op zoek naar een ruimte? En kan bij de kaderbrief een verslag over het participatieproces worden toegevoegd?

Wethouder Eerenberg antwoordt dat hij dit toezegt. Er komt een bijlage bij de kaderbrief. Vervolgens zijn er vragen gesteld over de pilots. In de voorjaarsnota zit een voorstel om met 150.000 euro een volgende stap te zetten in Overvecht. Vervolgens zegt de wethouder tegen de PVV dat de concrete doelstellingen in de volgende fase van het proces te verwachten zijn. Met betrekking tot tijdelijke verhuur merkt hij op, dat Ad Hoc dit verzorgt. Hierbij spelen een paar dingen. Zo zijn er nog een aantal oude contracten met Ad Hoc die voor een soort antikraaksituatie zorgen. Van deze contracten is de gemeente afscheid aan het nemen. Ad Hoc heeft ook een andere opdracht gekregen en deze is geëvalueerd. De commissie heeft hier een raadsbrief over gekregen. Deze evaluatie was grosso modo redelijk positief. Het is nu zo, dat als een pand langer dreigt leeg te staan, bijvoorbeeld zes maanden, dat de gemeente dan zelf het leegstandsbeheer gaat vormgeven.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) vraagt of hiervoor extra expertise in huis gehaald moet worden.

Wethouder Eerenberg legt uit dat het makelpunt deze opdracht eigenlijk al heeft. De wethouder schat in dat een en ander zal lukken met de expertise van het makelpunt. Tegen mevrouw Assen zegt hij dat niet beloofd kan worden dat elk leegstaand pand na twee maanden is gevuld. Tot slot beantwoordt de wethouder de vraag hoelang het externe onderzoek naar het gebruik van zonnepanelen op daken gaat duren. In het vierde kwartaal van dit jaar zal dit onderzoek worden opgeleverd.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) vraagt wat precies wordt onderzocht.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat de ambities die de gemeente heeft worden onderzocht namelijk het energieneutraal maken van het gemeentelijk vastgoed en of dit per pand moet worden georganiseerd en de behoefte om een aantal daken ter beschikking te stellen voor de buurt.

De voorzitter inventariseert welke vragen nog niet zijn beantwoord.

De heer Kos (CDA) heeft gevraagd of het informatiedashboard niet veel geld kost.

De heer Gilissen (VVD) heeft gevraagd of ook al is nagedacht over de mogelijke financiële impact.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) heeft een vraag gesteld over het buurtrecht van aankoop.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat er budget is voor de dashboardapps. Tegen de heer Gilissen zegt hij, dat hij het bedrag van 16 miljoen euro heeft genoemd. Als er een radicale omklap wordt gewild, dan is dit het bedrag waaraan gedacht moet worden maar dit is het meest extreme scenario.

De heer Gilissen (VVD) vraagt de wethouder in fase 2 de financiële implicaties zo precies mogelijk in de vorm van scenario's inzichtelijk te maken.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat hij dit wil doen. Met betrekking tot het recht van eerste koop voor de buurt merkt hij op, dat dit mee zal worden genomen.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) vraagt of de wethouder ook openstaat voor een vraag uit de buurt.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat de gemeente hiervoor openstaat. Het is alleen geen automatisme.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer Gilissen (VVD) geeft aan dat dit agendapunt als B-punt door kan naar de raad. Er dient een bespreektijd van driekwartier tot een uur te worden uitgetrokken. Verder komt de fractie waarschijnlijk met voorstellen in verband met het waardenwiel, de financiering en de hiërarchie met betrekking tot de verkoop van panden.

Mevrouw Assen (PvdA) merkt op dat zij de heer Van der Zweth vervangt. Zij gaat overleggen in de fractie maar dit agendapunt dient een B-punt te worden.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) zegt dat het agendapunt een B-punt moet worden. De fractie zou wellicht iets willen meegeven ten aanzien van het leegstandsbeheer en recht van eerste koop voor de buurt.

De heer Weistra (GroenLinks) stelt een half uur bespreektijd voor.

De heer Nagtegaal (PVV) wil graag driekwartier tot een uur reserveren voor de bespreking. Verder komt de fractie mogelijk met een motie.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt als B-punt naar de raad gaat. Er zal driekwartier worden uitgetrokken voor de bespreking. Zij herhaalt de toezegging en schorst de vergadering om 12.10 uur.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare middag-vergadering Commissie Stad & Ruimte

Datum	10 juni 2021
Locatie	Beeldvergaderen
Verslag door	Mieke van de Belt (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitter, mevrouw C. van Dun, de wethouder, de heer K. Diepeveen en de leden I. El Abassi (DENK), B. Isik (PvdA), R. van der Graaf (ChristenUnie), M. Koning (D66), B. Kos (CDA), E. van der Marel (VVD), S. Nagtegaal (PVV), E. Oosters (Student&Starter), A. Sasbrink (Partij voor de Dieren), T. Schipper (SP) en P. Zwanenberg (GroenLinks)
Van de griffie is aanwezig de mevrouw M. Leenders (Commissiegriffier)
Tevens aanwezig zijn ambtelijke vertegenwoordigers van gemeentelijke afdelingen

Verslag vergadering Commissie Stad & Ruimte, middag

1. Opening 100
4. Raadsbrief Prestatieafspraken gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties 2021-2025 11
Lijst van toezeggingen ..... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**7

1. Opening

De voorzitter, mevrouw **Van Dun**, heropent de vergadering om 14.00 uur voor het middagdeel van de raadscommissie Stad en Ruimte en heet de aanwezigen en de volgers van de livestream welkom.
De raad heeft de prestatieafspraken ontvangen tussen gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties en de fracties gaan op basis hiervan in gesprek over onder andere de betaalbaarheid, beschikbaarheid, renovatie en verduurzaming van sociale huurwoningen. De prestatieafspraken worden in samenhang met de brief Voortgang (t)huis voor ouderen besproken.

Mededelingen

De heer **Isik** (PvdA) licht het belang van de bespreking toe. Corporaties zijn een belangrijke partner in de stad die samen met de gemeente zorgen voor de huisvesting van mensen met lagere inkomens. Het is goed om stil te staan bij de vraag of gemaakte afspraken worden gerealiseerd en wat er kan worden aangescherpt.

4. Raadsbrief Prestatieafspraken gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties 2021-2025

De heer **Isik** (PvdA) meent dat er nog altijd een tekort aan sociale huurwoningen in de stad is. Het aantal actieve woningzoekenden neemt met de dag toe; dat zijn er inmiddels 33.000. Het college lijkt nalatig te blijven in het toevoegen van extra sociale huurwoningen. Hij hoort graag welke aanvullende afspraken de wethouder met de corporaties wil maken om het tekort in te lopen en de beschikbaarheid te vergroten. Anderzijds is er sprake van veel verkoop van sociale huurwoningen. De PvdA heeft het college altijd opgeroepen hiermee te stoppen en vraagt het college toe te zeggen een einde te maken aan die verkoop. Zo nodig komt de heer Isik met een motie.
Dan de 239 woningen in de binnenstad die zijn verkocht. Voorwaarde was dat Mitros deze woningen zou onderbrengen bij een ander bedrijf en dat Mitros zich als een sociale verhuurder zou opstellen en vrijkomende woningen via Woningnet aan huurders zou toewijzen. Geen verkoop van deze woningen in de binnenstad en oost. De overdracht mag geen nadelige gevolgen hebben voor de huurders aldaar en geen gevolgen voor de afspraken over de kernvoorraad. De minister heeft nooit toestemming gegeven deze woningen te verkopen. Hij wil nu horen waarom de wethouder heeft besloten deze woningen toch te verkopen. Voorts krijgt hij graag de toezegging dat de raad schriftelijk wordt geïnformeerd wanneer er complexmatige verkoop of onderlinge transacties gaan plaatsvinden tussen de corporaties.
De heer Isik wijst op het in 2019 aangenomen amendement nr. A43 om schimmelwoningen aan te pakken. Er groeien veel kinderen op in deze schimmelwoningen. Hij roept de wethouder op nu echt werk te maken van de uitvoering van dit amendement.
Eerder stelde de PvdA het Algemeen sociaal plan aan de orde. In Overvecht, complex 507, is nog altijd discussie over de vraag of de maatregelen daar moeten worden uitgevoerd. Hij oppert samen met de corporaties en de gemeente een proefproces te starten op basis van regelmatig terugkerende maatregelen om te kijken wanneer er sprake is van een renovatie of van onderhoud.
De PvdA vindt participatie van de huurders belangrijk. Het lijkt alsof de belangen van de huurders bij de participatieafspraken minder worden meegenomen. Hij is benieuwd naar de extra inspanning van het college om ervoor te zorgen dat die belangen van de huurders in de prestatieafspraken worden gewaarborgd.
Gaat het om de leefbaarheid, dan heeft het groen rond het corporatiebezit extra aandacht nodig. Hij ziet graag dat de wethouder dit punt specifiek in de prestatieafspraken meeneemt.
De PvdA is nooit voorstander geweest van loting voor sociale huurwoningen. Het percentage bedraagt nu 20 procent en de heer Isik stelt voor dat terug te brengen naar 10 procent. Het is immers een heel oneerlijk systeem.
Voor de bezettingsnorm geldt dat PvdA en SP beide vinden dat vierkamerwoningen moeten worden toegewezen aan passende gezinnen, dus aan twee of meer personen. Ook daarop graag een toezegging.
Er is een brief ingekomen van het Actiecomité naar aanleiding van de ruil van 37 woningen tussen de SSH en Bo-Ex. Die ruil krijgt hij graag toegelicht in een raadsbrief. Die ruil zou niet ten koste gaan van de huurdersrechten maar dat loopt in de praktijk heel anders. Het lijkt een vorm van verkapte verkoop.

De heer **Schipper** (SP) wijst op een eerdere advertentie over ‘een ruim appartement met balkon in goed verzorgd complex aan de rand van Overvecht-Noord.’ Dan gaat het over diezelfde Hanoidreef waar Bo-Ex na de nodige media-aandacht en vragen van de SP aan de slag is gegaan om de allerergste ellende te verhelpen. Die flat zou al in 2007 worden gesloopt maar kwam in 2015 terug in de prestatieafspraken in de categorie Groot onderhoud met woningverbetering uit te voeren in 2016 en 2017. Nu hebben huurders een kortgeding aangespannen voor een aanpak en een huurverlaging. In de prestatieafspraken van Bo-Ex leest hij dat Bo-Ex locaties op het oog heeft om te komen tot uitruil van bezit waaronder de Hanoidreef in Overvecht. Hij hoort graag hoe die zinsnede zich verhoudt tot het recente besluit tot renovatie. Bewoners hebben recht op een eerlijk verhaal.
Het is goed om jaarlijks de gang van zaken rond de prestatieafspraken te monitoren. Vijf punten wil hij bespreken. Eerst de naleving van de prestatieafspraken. De Hanoidreef is een van die complexen uit de Utrechtse opgave van twintig jaar terug. Tegelijkertijd besloot het college tot productieprogramma’s als Harde planvoorraad in de Ruimtelijke strategie en het meerjarenperspectief ruimte. Maar alles schuift jaar na jaar vooruit. Dat geldt ook voor de in 2015 gemaakte afspraken voor gemiddeld label B in 2022. Hij vreest dat dat gemiddelde volgend jaar

niet wordt behaald en hij hoort graag van de wethouder wanneer wel aan die afspraken wordt voldaan.
Dan de middenhuur en de vrije sector. Vorig jaar waren er 23 verhuringen in de middenhuur van voormalige sociale huurwoningen. Verreweg de meeste huren daarvan voldoen niet aan de voorwaarden uit het Actieplan Middenhuur – slechts 1 door SSH en 4 door Portaal. De andere kwamen in de vrije sector terecht en dan ook echt met excessieve huurprijzen. Sociale verhuurders zouden toch het goede voorbeeld moeten geven en zich moeten confirmeren aan het Actieplan Middenhuur als ze al woningen liberaliseren. Hij verzoekt de wethouder het Actieplan Middenhuur tot onderdeel van de prestatieafspraken te maken.
Dan de huurverhogingen in relatie tot de beschikbaarheid voor de primaire doelgroep. Woningnet dus. De huren worden dikwijls boven de tweede aftoppingsgrens en vaak zelfs op het maximumbedrag gezet en die woningen worden dus onbereikbaar voor gezinnen uit de primaire doelgroep. Portaal wil zelfs een kwart van haar woningen aan de Nigerdreef na renovatie in de middenhuur te zetten. Ook al is de kernvoorraad ruim boven de ondergrens van 70%, het gaat vrijwel uitsluitend om kleine woningen. Hij hoort graag hoe de wethouder dit gaat aanpakken.
Bij zijn aantreden verschafte dit college een overzicht bij de Woonvisie waar wat sociale huurwoningen vanaf konden en waar er wat bij moesten komen. In oost moest er wat bij, maar daar komen alleen studenten- en starterswoningen. Dat zelfde beeld ziet de heer Schipper in de binnenstad. Dus hij hoort graag van de wethouder waar de overige sociale huur blijft.
Het Algemeen sociaal plan. Er lopen momenteel diverse rechtszaken over onderhoud, over het niet nakomen van de garanties, over onkostenvergoedingen en over dubbele huren. In dat sociaal plan moet echt een slag worden gemaakt. Het kan niet zo zijn dat bewoners altijd maar op de rechter zijn aangewezen. Regelmatig komen die huurdersrechten in het geding bij sloop-nieuwbouw. Hij is benieuwd naar de inzet van het college hierop. Veel tijdelijke huurders die al jaren in de te slopen complexen zitten, hebben helemaal geen huurrechten. Wordt de sloop een feit, dan staan er honderden mensen tegelijkertijd op straat. De heer Schipper dringt er bij het college op aan deze mensen te helpen. Indien nodig komt de SP met een aantal moties.
Desgevraagd legt hij uit dat in andere situaties is gekeken of dergelijke huurders konden worden meegenomen bij de herstructureringsplannen. Bij zo'n langdurige tijdelijke huur hebben huurders toch wel enige rechten. Hopelijk wil de wethouder daarin meedenken.

De heer **Nagtegaal** (PVV) sluit zich aan bij de bijdrage van de heer Schipper zeker als het gaat over de menselijkheid bij tijdelijke verhuur en het meedenken aan een oplossing. Bepaalde afspraken zijn nu eenmaal te ambitieus en te kostbaar voor de woningcorporaties. In 2015 wijzigde hun kerntaak van bouwen naar beheer en nu gaat het langzaam weer terug naar die oude kerntaak bouwen maar de financiën daarvoor ontbreken. De overheid dient met middelen te komen en sowieso die verhuurdersheffing af te schaffen.
De duurzaamheidsnormen zijn vrij streng. Woningen moeten minimaal label B krijgen maar voor vooroorlogse woningen is dat haast niet te doen. Volgens Mitros kan dat oplopen tot 150.000 euro per woning. Dan kun je ook een nieuwbouwhuis bouwen. De PVV vindt dat alle woningen moeten kunnen worden gebruikt; een energielabel C of D kan ook voldoende zijn. Maar van label F naar label A gaan, dat vergt een te grote investering. Pas in 2025 is een gestage groei te zien van het aantal woningen maar op dit moment hebben de corporaties ook daarvoor nog helemaal geen middelen. Dat zijn zorgelijke signalen. Hij onderschrijft het betoog van de heer Isik over de verkoop van sociale woningen.

De heer **Koning** (D66) ziet net als de PvdA geen woord terug in de brief als het gaat om de gemaakte afspraken rond schimmelwoningen. Daar moet echt resultaat komen. Gaat het om de label B-verplichting, dan sluit hij zich aan bij de woorden van de heer Schipper. De resultaten blijven achter bij de afspraken. D66 heeft verduurzaming hoog in het vaandel staan. Corporaties dienen echt vaart te maken om die afspraken na te komen.
Portaal laat een helder beeld zien van hoe de investeringsruimte zich ontwikkelt en die manier van rapporteren is zo interessant en dat hij die wijze van rapporteren ook graag bij de andere corporaties zo zou zien. Bij de meeste corporaties neemt het aantal woningen de komende jaren licht toe maar bij Mitros relatief weinig. Het aantal zelfstandige woningen daalt zelfs behoorlijk en daarmee is D66 erg ontevreden.
Het splitsen van grote corporatiewoningen kan best als er weinig animo is voor dergelijke huizen. Op die wijze kunnen meerdere huishoudens worden geholpen met een woning. Hij is benieuwd naar de reactie van de wethouder hierop.

Mevrouw **Oosters** (Student&Starter) vraagt of de heer Nagtegaal met splitsen het omzetten bedoelt of echt alleen het splitsen.

De heer **Koning** (D66) staat voor beide open. Het levert uiteindelijk meer woningen op. Omzetten kan voor corporaties laagdrempeliger zijn. En natuurlijk is D66 er voorstander van om het gezamenlijk wonen van verschillende individuen onder een contract technisch gemakkelijker te maken.
Omdat het autodelen in Utrecht toeneemt, hoort hij graag of het animo daarvoor ook toeneemt onder huurders van sociale woningen. D66 ziet graag dat hierover bij de volgende prestatieafspraken nadere afspraken worden gemaakt met de corporaties. Corporaties zouden bijvoorbeeld hun garages meer kunnen openstellen om ze flexibeler te laten gebruiken. Dat krijgt hij graag toegelicht.
De nieuwbouw van studentenhuisvesting verloopt echt te traag. Sommige gebouwen worden pas na zes of zeven jaar in aanbouw genomen. Hij wil nu echt graag een versnelling zien bij de Koningsweg in Lunetten
Eerder sprak het college van vernieuwende woonvormen voor ouderen. Ouderen laten dan een woning achter die bij uitstek geschikt is voor starters en gezinnen. In april gaf het college per brief aan dat alleen bij Leidsche Rijn sprake is van een tender en een voorlopige gunning voor nieuwbouw. Andere plannen blijven steken in een voornemen, het maken van een analyse of het inventariseren van locaties. Doorstromen op de woningmarkt betekent dat juist ouderen in hun laatste levensfase gaan wonen in woningen met veel comfort in huis en in de omgeving en daarmee komen er woningen vrij voor mensen aan het begin van hun wooncarrière. Er is een handreiking voor ontwikkelaars opgesteld maar dat is nog geen formeel document. Graag een reactie van de wethouder daarop.

De heer **Schipper** (SP) memoreert de zinnige vragen vorig jaar van het CDA en de PvdA over rookmelders in sociale huurwoningen. Daar kwam een toezegging op. Hij is benieuwd naar de voortgang bij het aanbrengen van die rookmelders.

De heer **Isik** (PvdA) heeft begrepen dat de wethouder gewoon afspraken heeft gemaakt en die moeten worden uitgevoerd.

De heer **Kos** (CDA) neemt waar voor collega Zwinkels die nu in een andere vergadering zit. Hij bespreekt de doorstroom, woningen in het middensegment en ouderenhuisvesting.
Het CDA vindt het belangrijk sterk in te zetten op doorstroom. Bewoners geven zelf ook aan te willen doorstromen, maar dat lukt niet. Prima dat er experimenten zijn; over de resultaten wordt hij graag goed geïnformeerd.
Woningen in het middensegment spelen ook een rol in die doorstroom. Corporaties zetten wel in op middenhuur, maar het Actieplan middenhuur wordt misschien niet altijd even goed uitgevoerd. Corporaties zouden zich er grotendeels aan houden. Eigenlijk zou de wethouder iets meer moeten vragen aan die woningcorporaties. Hij is benieuwd naar de inzet die is gepleegd om het aantrekkelijker te maken en dit te bevorderen.
Gaat het om de ouderenhuisvesting, dan is het CDA blij dat Habion ook betrokken is bij de ouderenhuisvesting. Hij hoopt dat ook de andere woningcorporaties betere stappen gaan maken met die ouderenhuisvesting. Het is mooi om ouderen een goede woning te kunnen aanbieden ook omdat er dan doorstroming plaatsvindt. Wel blijven ouderen graag in hun vertrouwde buurt. Habion zet daar op in. Hij is benieuwd of andere corporaties dat ook doen. Tot slot is hij nog benieuwd naar de omvang van het probleem als het gaat om de doelgroep gescheiden ouders met kinderen die in een buurt willen blijven wonen.

Mevrouw **Oosters** (Student&Starter) meent dat de prestatieafspraken van groot belang zijn. Graag gaat ze in op onzelfstandige studentenhuisvesting, kwetsbare jongeren, duurzaamheids-afspraken en jongerencontracten. Ze vindt het benoemen van onzelfstandige studenten-huisvesting van belang. De gemeente blijft zich inspannen voor de realisatie van die onzelfstandige eenheden, maar de onzelfstandige voorraadgroei van SSH beslaat slechts 700 woningen. Dat is een te klein percentage van de beoogde voorraad van 2070 studentenwoningen. Er worden gezinswoningen verkocht om studentenwoningen te realiseren. Student&Starter wil meer zekerheid bij onzelfstandige woningen. Het aantal studio's voldoet niet aan de vraag van studenten naar kamers.

Aan steeds meer bewonersgroepen wordt prioriteit gegeven bij de verdeling van sociale huurwoningen – ook aan statushouders. Noodzakelijk en heel goed, maar sommige prioriteitsgroepen komen steeds meer in het gedrang bijvoorbeeld kwetsbare jongeren. Afspraken worden niet behaald. Ze krijgt graag een update van de mogelijkheden voor kwetsbare jongeren.
Corporaties hebben te maken met de duurzaamheidsafspraken, heel belangrijk om te behalen. De ambities in Utrecht liggen niet erg hoog, bijvoorbeeld zonnepanelen op 20 procent van de daken. Vanuit de gemeente zouden corporaties hierbij meer moeten worden gefaciliteerd door ze te informeren over passende (renovatie)subsidies. De gemeente kan ook een rol spelen om het verhuurders makkelijker te maken te verduurzamen. Mevrouw Oosters krijgt graag een reactie van de wethouder hierop.
Jongerencontracten beschouwt ze als een vorm van symptoombestrijding. Er moeten echt meer woningen beschikbaar komen voor jonge Utrechters bijvoorbeeld door het mogelijk te maken met drie mensen vergunningsvrij te wonen. Ze is benieuwd naar het experiment hieromtrent en ook naar de voorrangsregeling bij SSH van kamerhuurders naar woningen met jongerencontracten. Ze vraagt daarbij of het aantal woningen dat wordt aangeboden met een jongerencontract zal toenemen en of het college ook vreest dat door deze voorrangsregeling jongeren die nieuw zijn in Utrecht helemaal niets meer kunnen vinden.

Mevrouw **Sasbrink** (Partij voor de Dieren) gaat graag in op groen en verduurzaming, op natuurinclusief bouwen, renoveren en beheren. Corporaties dienen voor verantwoord groenbeheer te zorgen, maar bij nieuwe huurders worden tuinen veelal volledig leeg getrokken. Men gaat nu op zoek naar een of twee pilotprojecten per corporatie om te kijken naar zelfbeheer door bewoners, groenbouw bij mutatie of het kunnen toepassen van meer diervriendelijk bouwen. Dat is echter veel te weinig. Natuurinclusief bouwen en beheren, dat dient de standaard te zijn. De tijd van pilots moet echt voorbij zijn. Ze hoort graag van de wethouder welke concrete afspraken zijn gemaakt en waardoor een snelle verbeterslag nu zo moeilijk is.
Ze is benieuwd wat er is afgesproken over het gifgebruik door corporaties. Ook wil ze horen als voor zelfbeheer wordt gekozen, of diervriendelijk bouwen of groen bouwen bij een woningmutatie toch weer op de lange baan wordt geschoven. Groen zelfbeheer is een goed voornemen; dat zou mevrouw Sasbrink graag als standaard zien. Hopelijk wil de wethouder met corporaties over dit groen zelfbeheer in gesprek gaan en wellicht kan hij bij de volgende prestatieafspraken daarover harde afspraken maken – net als over het niet verder verharden van bestaande binnentuinen.
Als laatste hoort ze graag hoe het college meer kan sturen op het bijbouwen van nieuwe woningen waarbij dat niet ten koste gaat van het zo snel mogelijk verduurzamen van corporatiebezit. Ze hoopt dat het college kan toezeggen in het verlengde van afspraken over woningisolatie dat het ook afspraken maakt met corporaties over de inzet van laagtemperatuurwarmtenetten en de corporaties hierbij te faciliteren. Wellicht kan de wethouder ook afspraken maken over natuurinclusief renoveren bijvoorbeeld vogel- en vleermuisvriendelijk isoleren.
De afspraak met corporaties is nu 20 procent daken met zonne-energie in 2025. Mevrouw Sasbrink hoort graag wanneer de corporatiedaken 100 procent benut zijn. Als laatste wil ze weten wat er nodig is om te komen tot concrete duurzaamheidsdoelen zodat ook de corporaties bijdragen aan de klimaatneutrale stad in 2030.
Het viel mevrouw Sasbrink op dat er niets over de schimmelwoningen staat in de brief. Ze wil weten wanneer dat concreet wordt.

De heer **Zwanenberg** (GroenLinks) benadrukt het belang van een goede balans tussen reguliere en sociale woningen. Het is belangrijk dat de sociale woningvoorraad meegroeit met de stad. De voorraad neemt de laatste jaren toe, maar er moet nog veel gebeuren de komende jaren. Heel mooi dat er bij lopende ontwikkelingen nu nog sociale woningbouw wordt toegevoegd zoals bij het voormalige Defensieterrein. Bij de behandeling van de Woonvisie diende GroenLinks een amendement in om de liberalisatie van de sociale voorraad te stoppen en het lijkt erop dat dat nu loopt. Duurzaamheid lijkt op stoom te komen, maar het is nog lang niet genoeg. De gemeente loopt voor met het plaatsen van zonnepanelen op daken en het zou goed zijn als de corporaties ook een versnelling ingaan.

De heer **Isik** (PvdA) is blij dat ook GroenLinks wil stoppen met de verkoop van sociale huurwoningen. Hij is benieuwd wat GroenLinks vindt van de verkoop van de 239 woningen in de binnenstad. Aan de overdracht waren weliswaar vijf voorwaarden gekoppeld, maar nu zijn ze zonder deze voorwaarden toch verkocht.

De heer **Zwanenberg** (GroenLinks) heeft het altijd verkeerd gevonden dat die sociale woningen werden verkocht. Met of zonder voorwaarden, GroenLinks vindt het een slecht idee.
Dan het groenbeheer. Er zijn stappen gezet om groen bij mutaties te behouden, maar het moet echt beter. Hij hoort graag waardoor het nog steeds niet goed gaat en hoe de gemeente ervoor kan zorgen dat er geen groen meer sneuvelt bij de mutatie van een huurwoning. Huurders zouden geen spullen ter overname meer mogen aanbieden. In deze tijd van circulair denken is dat toch onbestaanbaar. Hij hoort graag hoe de wethouder deze signalen denkt op te pakken. Laat een huurder zijn woning niet netjes achter, dan kan hem een boete worden opgelegd. Het lijkt alsof corporaties die boetes niet spenderen aan het in orde maken van zo'n woning want GroenLinks krijgt signalen dat huurders soms een compleet uitgewoonde woning krijgen aangeboden. Dan rijst de vraag waar dat boetegeld dan heen gaat. GroenLinks overweegt een motie.
Bij de uitruil tussen Bo-Ex en SSH zijn woningen van Bo-Ex bij SSH beland en SSH wil die langzaam omturnen naar studentenhuizen met bijbehorende campuscontracten. Maar in 14 panden functioneren al jaren woongroepen die zich nooit officieel hebben hoeven registreren. Zij willen heel graag die officiële status van woongroep krijgen. GroenLinks denkt dat woongroepen een goede aanvulling zijn en de heer Zwanenberg ziet graag dat die 14 panden een officiële woongroep kunnen worden en niet als studentenhuis eindigen.

Mevrouw **Oosters** (Student&Starter) is benieuwd of GroenLinks ook vindt dat het makkelijker moet zijn om op latere leeftijd na het studeren ook samen te kunnen wonen.

De heer **Isik** (PvdA) onderschrijft het pleidooi van GroenLinks over groepswonen, maar dat de raad niet is geïnformeerd door de wethouder over de ontwikkeling tussen de twee corporaties, dat is toch wel curieus.

De heer **Zwanenberg** (GroenLinks) vindt het vooral van belang dat het goed wordt geregeld voor die woongroepen. Met Student&Starter heeft hij een gesprek gevoerd met SSH en Bo-Ex. Men zou naar specifieke situaties echt goed kijken. Dat valt nu tegen en hij hoopt dat de wethouder ook vindt dat de mensen in die 14 panden de mogelijkheid moeten krijgen een officiële woongroep te worden.
Richting mevrouw Oosters geeft hij aan dat GroenLinks het van belang vindt dat mensen kunnen samenwonen. Een woongroep heeft vaak echt een gedeelde visie. Eerder heeft GroenLinks een motie ondersteund voor friendswoningen.
GroenLinks heeft de woongroepen geadviseerd contact op te nemen met de kwartiermaker Bijzondere woonvormen maar die bleek onvindbaar. Hij verzoekt de wethouder ervoor te zorgen dat die kwartiermaker goed bereikbaar en goed vindbaar is.
Als het gaat om de statushouders dan is het niet gelukt de doelstelling voor 2021 te halen. Zorgelijk. Hij hoort graag hoe de wethouder dit denkt op te lossen.
Hij sluit zich aan bij de woorden over het Algemeen sociaal plan, over de schimmelwoningen en de Hanoidreef, de middenhuurwoningen van corporaties die de afspraken van het Actieplan middenhuur niet nakomen. GroenLinks is groot voorstander van wat Student&Starter wil met onzelfstandige studentenhuisvesting. Dat gaat absoluut te langzaam.
Tot slot de ouderenwoningen. Eerder is een overzicht van het aanbod per subwijk toegezegd en hij is benieuwd wanneer de raad dat kan verwachten.

De heer **El Abassi** (DENK) onderschrijft het pleidooi van GroenLinks over SSH. Daarover heeft DENK eerder schriftelijke vragen gesteld. Gemengde wijken en meer differentiatie, niet helder is waar de focus op ligt. Als het over sociale huurwoningen gaat, wordt dikwijls verwezen naar afspraken uit het verleden, maar in het kader van gemengd wonen oppert de heer El Abassi te beginnen met de meest kwetsbare groep. Verhoog het aantal sociale huurwoningen in wijken waar er weinig zijn. En stop met de verkoop van die woningen en bouw er gemengd omheen.
Over de betaalbaarheid conform de afspraken uit de stedelijke prestatieafspraken en het Sociaal huurakkoord is afgesproken dat huurstijgingen niet meer mogen zijn dan de inflatie. Voor afwijkingen is van verschillende partijen toestemming nodig, maar wat DENK betreft dient een huurstijging hoger dan de inflatie per definitie onmogelijk te zijn. Bo-Ex schroeft de verkoop van sociale huurwoningen terug; ook Mitros heeft het aantal verkleind maar DENK meent dat er helemaal geen verkoop van sociale huurwoningen mag plaatsvinden.
De heer El Abassi heeft vaker vragen gesteld over huurdersorganisaties en in het bijzonder STOK. STOK zou de belangen van de huurders onvoldoende vertegenwoordigen. Het is zeker niet zo dat

een huurderorganisatie de huurders vertegenwoordigt ter bescherming tegen woningcorporaties zoals Bo-Ex. De wethouder dient signalen van een huurdersorganisatie zeer serieus nemen in plaats van een corporatie die haar eigen belangen dient. Een onafhankelijke huurderscommissie mag aan de achterkant toetsen. Bo-Ex vindt dat de huurdersorganisatie en de huurderscommissie er niets van begrijpen en gaat gewoon door met het overtreden van de wet. Vreemd genoeg gaat het college hierin mee. De heer El Abassi oppert dat de wethouder STOK uitnodigt als voorwaardige gesprekspartner.
Bewoners stellen vast dat de noodzakelijke werkzaamheden aan hun schimmelwoningen weer worden uitgesteld. Het is dan ook onbegrijpelijk dat Bo-Ex haar belofte nog altijd niet is nagekomen. Onafhankelijke deskundigen hebben aangegeven dat het ligt aan het fundament van de flat. Hij is benieuwd hoe de wethouder deze problemen gaat aanpakken.
Renovatie wordt veelal groot onderhoud genoemd maar renovatie en onderhoud zijn juridisch niet hetzelfde. Dat onderscheid kan gevolgen hebben voor alle huurders. Renovatie impliceert dat het woongenot wordt verbeterd. Bewoners moeten maanden lang hun huis uit en dan geeft de corporatie aan dat het om groot onderhoud gaat. Het onderscheid is niet altijd helder. DENK oppert een locatie in te richten waar bewoners gratis terecht kunnen voor advies en toetsing hiervan.

De heer **Isik** (PvdA) stelt voor in overleg met de corporatie en de gemeente een proefproces te starten om te laten toetsen of het om onderhoud of renovatie gaat.

De heer **El Abassi** (DENK) heeft begrepen dat er soms niet eens een huurdersorganisatie bestaat zoals STOK bij Bo-Ex. Hij stelt daarom die onafhankelijke locatie voor waar bewoners terecht kunnen met hun vragen.

De heer **Nagtegaal** (PVV) wijst op het huurteam.

De heer **El Abassi (** DENK) weet ook wel dat er zelfs een Huurcommissie is, een ‘rechter’ over huurrecht. In het geval van STOK heeft de Huurcommissie STOK in het gelijk gesteld. STOK wordt niet uitgenodigd bij de prestatieafspraken. De reden daarvan hoort hij graag van de wethouder en ook waarom er nu wel wordt geluisterd naar Bo-Ex in plaats van naar de huurdersorganisatie waarbij het advies van de Huurcommissie wordt overgeslagen.
Tot slot leest hij dat er aandacht is voor de huisvesting van ouderen. Er is ook aandacht nodig voor huisvesting van migrantenouderen. Daarvoor is immers geen aanbod waardoor ze vaak in een veel te grote woning blijven wonen wat de doorstroming belemmert. Hij hoort graag hoe de wethouder ervoor gaat zorgen dat deze groep wordt opgevangen.

De heer **Nagtegaal** (PVV) begrijpt niet waarin de huisvesting van migrantenouderen verschilt ten opzichte van autochtone ouderen.

De heer **El Abassi** (DENK) stelt dat er soms een onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende religieuze grondslagen maar dat kan ook zijn naar etnische achtergrond zodat ouderen zich thuis voelen.

De heer **Van der Mare**l (VVD) vindt dat er heel goede vragen zijn gesteld. Professionele corporaties gaan soms schandalig om met hun verhuurpraktijk. De ambtelijke stukken hebben enkele vragen opgeworpen. Zo kan de gemeente geen inkomensgroepen samenstellen; dat zou een maatwerkopdracht aan CBS zijn. Cijfers over ouderen en zorg zijn wel beschikbaar. Het is dus onmogelijk een helder beeld te krijgen van de woningen en van de mensen voor wie die woningen zijn bedoeld. Hij hoort graag van de wethouder hoe de raad wel een goed beeld kan krijgen.
Als het om scheefwonen gaat, zijn de eerdere schriftelijke vragen technisch om meerdere redenen niet te beantwoorden. Mensen die aanspraak maken, hebben niet per se een verhuiswens en thuiswonende jongeren komen niet voor in de cijfers. Dan is er nog de mogelijkheid tot vrije vestiging wat betekent dat woningzoekenden van buiten Utrecht toch toegang hebben tot de sociale huursector alhier.
De VVD concludeert dat er een enorme behoefte is aan doorstroming – ook naar koopwoningen – dus hij hoort graag welke inspanning het college levert op dat segment. Het belangrijkste vermogensasset van de gewone Nederlander is nog altijd zijn eigen huis. Dat moet een belangrijk onderdeel blijven van de Utrechtse woningvoorraad.

Er is al gepleit voor afschaffing van de verhuurdersheffing in het nieuwe kabinetsakkoord maar aan de andere kant verhoogt het college drastisch de ozb. Daar zullen corporaties ook niet blij van worden.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) stelt vast dat er al veel is gezegd, ook over de verkoop van de sociale huurwoningen en het onderhoud aan de Hanoidreef. Hij hoort graag of er met de corporaties afspraken worden gemaakt over dagelijks onderhoud aan complexen die gaan worden gesloopt.

De **voorzitter** schorst de vergadering om 15.07 uur.

De **voorzitter** heropent de vergadering om 15.15 uur.

Wethouder Diepeveen stelt dat het afgelopen jaar een goed jaar is geweest voor de ontwikkeling van de sociale voorraad. De voorraad is toegenomen met ruim 800 woningen, maar er moet meer gebeuren om die sociale woonvoorraad te laten meegroeien met de groei van de stad. In de Woonvisie is een stap gezet met de definiëring van sociaal wat de corporaties in een sterkere positie plaatst en wat verder wordt versterkt door het selectiebeleid bij gronduitgifte. Afspraken uit het verleden worden aangevuld met het bouwen van extra sociale woningen. De verkoop in een aantal wijken is echt teruggebracht tot een heel beperkt aantal met name in de amendementswijken, maar een totale stop is niet aan de orde omdat de corporaties die verkoop nodig hebben in het kader van vernieuwing van hun voorraad. Dus enige verkoop moet mogelijk blijven .

De heer **Isik** (PvdA) ziet toch dat woningen in de Lessepsstraat massaal worden verkocht.

Wethouder **Diepeveen** begrijpt dat het nu over Zuilen gaat. Daar gaat de verkoop inderdaad te snel. Binnenkort spreekt hij hierover met het wijkplatform en met Mitros. Het staat raadsleden vrij deel te nemen aan het gesprek, maar hij zal de raad actief over de uitkomst van dit gesprek informeren. Ook over complexmatige verkoop zegt hij toe de raad te informeren. Op 15 april heeft het college nog een hele set schriftelijke vragen beantwoord over de 239 monumentenwoningen.

De heer **Isik** (PvdA) wil toch echt horen waarom de corporaties zich niet houden aan de voorwaarden.

Wethouder Diepeveen heeft in zijn beantwoording van de schriftelijke vragen in z'n algemeenheid aangegeven hoe aan die voorwaarden invulling is gegeven.
Schimmelwoningen vormen inderdaad een hardnekkig probleem. Het amendement is uitgevoerd. Met corporaties en huurdersvertegenwoordigers zijn afspraken gemaakt maar in al die individuele prestatieafspraken zitten bepalingen over de aanpak bij schimmelsituaties. Een aantal netelige situaties vraagt echt om een oplossing maar soms vergen die een echt structurele aanpak en die laat nog even op zich wachten.

De heer **Isik** (PvdA) stelt dat het veel te lang duurt. Straks zijn alle kinderen volwassen maar lijden ze allemaal aan astma. Al dat wachten bij bijvoorbeeld de Hanoidreef levert niets op.

Wethouder Diepeveen stelt dat er veel is gebeurd. Met Bo-Ex zijn afspraken gemaakt over de Hanoidreef. Klachten zijn opgetekend, klusjesmannen zijn aan de slag gegaan. Maar het is niet genoeg. Er komt een onafhankelijke derde deze maand bekijken wat er op korte termijn nog nodig is. Eind dit jaar wordt gestart met de gesprekken en in 2022 moet er een start worden gemaakt met de renovatie. Het heeft de aandacht en het heeft ook grote urgentie.
De evaluatie van het Algemeen sociaal plan is vervroegd. Door Covid is de evaluatie toch later gereed gekomen maar die zit nu in de afrondende fase. De resultaten bevestigen wat hier ook wordt gezegd: er is onduidelijkheid over de definitie; er is een te grote onbekendheid met het ASP; er is onduidelijkheid over de mate van bewonersondersteuning. Er is opheldering nodig over de begrippen renovatie en onderhoud. Veel zaken vergen verbetering en daarmee bemoeit de gemeente zich ook. Na de zomer gaat er worden gewerkt aan een plan van aanpak om te komen tot een actualisatie van het ASP met procesafspraken wat te doen bij onduidelijkheden. De drie partijen kunnen goede afspraken met elkaar maken en uiteindelijk is er ook nog de Huurcommissie die een uitspraak kan doen.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt of uitspraken van de Huurcommissie bindend zijn voor de gemeente of adviserend.

De heer **Schipper** (SP) hoort graag of en wanneer de raad de evaluatie te zien krijgt.

Wethouder Diepeveen beaamt dat de evaluatie naar de raad komt. Dan volgt later het plan van aanpak om de aanbevelingen uit de evaluatie te concretiseren. Uitspraken van de Huurcommissie zijn in principe bindend.
De belangen van huurders in de prestatieafspraken zijn geborgd. Het zijn tripartietenafspraken, dus tussen huurders, corporatie en gemeente.
In de prestatieafspraken is voor het eerst het omgaan met groen op twee manieren opgenomen. Het groen-tenzijprincipe wordt vastgelegd. Tegelijkertijd loopt er een aantal pilots rond natuurinclusiviteit. Beide lijnen zijn nu vastgelegd. De gemeente deelt op deze wijze haar stedelijke ambities met huurdersorganisaties en corporaties.

Mevrouw **Sasbrink** (Partij voor de Dieren) hoort graag wat die pilots dan extra doen boven het groen-tenzijprincipe en of er inderdaad geen tuinen meer worden leeggetrokken bij mutaties.

Wethouder Diepeveen beaamt dat het beleid rond leegtrekken is vastgelegd in de prestatieafspraken net als de pilots om stappen te zetten in groene ambities.
Loting is bij de huisvestingsverordening een uitvoerig discussiepunt geweest. Daar is naar een balans gezocht: aan de ene kant meer loting en aan de andere kant het meewegen van inschrijftijd bij mutaties. De resultaten aan beide kanten zijn goed. Voordat de huisvestingsverordening op tafel ligt wordt besproken welke elementen daarin een rol moeten spelen. Dat geldt ook voor de bezettingsnorm.
Over de ruil tussen SSH en Bo-Ex is de raad wel degelijk eerder geïnformeerd. Dat is in eerdere debatten ook aan de orde geweest.
Voor de woongroepenstatus geldt de basisafspraak dat die een op een overgaat dus met bestaande rechten en plichten. Woongroepen horen dus als woongroepen over te gaan. De wethouder zegt toe nog eens na te gaan hoe het hiermee staat.

De heer **Zwanenberg** (GroenLinks) legt uit dat het bij die 14 panden niet gaat om officiële woongroepen. Dat hoefde bij Bo-Ex nooit. Er was geen noodzaak om dat officieel te regelen. SSH accepteert ze nu niet als woongroep. Er zijn er nu 14 over die het heel graag willen en die wens steunt GroenLinks.

Wethouder Diepeveen zegt dat graag toe. Hij zoekt het uit en komt erop terug. De nieuwe ronde prestatieafspraken gaat in september van start. Voor het zomerreces komt hij daarover met een brief(je) naar de raad.
Verschillende fracties spraken over de labeling. De afspraak destijds was gemiddeld label B in 2022. Hij bespeurt een teneur in de commissie dat de prestaties zouden achterblijven, maar dat is niet het geval. Er is wel een andere systematiek. In plaats van de A, B, C, D, E-systematiek is er nu een energieprestatiesystematiek. Dat komt er op neer dat alle corporaties intussen onder de 1,4 zitten en dat komt weer overeen met gemiddeld label B. De prestaties worden dus wel degelijk behaald.
Over de voormalige sociale huurwoningen opperde de heer Schipper bij liberalisatie met de corporaties af te spreken om ze in het Actieplan te laten vallen. De wethouder meent dat een aantal dateert van vóór het Actieplan Middenhuur. Recent wordt bij liberalisatie juist de afspraak gemaakt om die zo veel mogelijk onder te brengen in het regime van het Actieplan Middenhuur. Dat dient in ieder geval een volkshuisvestelijk doel want ook op middenhuur wordt gestuurd. De wethouder zegt graag toe dat in de prestatieafspraken scherper vast te leggen.

De heer **Schipper** (SP) had het over verhuringen van dit kalenderjaar. Hij stuurt de wethouder de voorbeelden toe.

Wethouder **Diepeveen** zegt toe bij liberalisatie en het overbrengen van Daap naar niet-Daap het Actieplan Middenhuur als uitgangspunt te nemen waarbij hij zich hard zal maken om dat in de nieuwe prestatieafspraken vast te leggen. Sommige afspraken zijn gemaakt als voortvloeisel van het scheidingsvoorstel Daap/niet-Daap uit 2017. De voormalige wethouder heeft zich daar sterk

tegen verzet maar de gemeente heeft dat verloren. Het gaat om een kwart na mutatie. In de liberalisatiecijfers komt dat uit op een aantal te liberaliseren woningen van in totaal circa 10 per jaar. Het gaat dus niet om een groot aantal; het gaat niet om een hoog tempo. Maar de suggestie om het zo veel mogelijk onder te brengen in het Actieplan Middenhuur lijkt hem zeer verstandig.
In Oost gaat het bij de toevoeging aan de productie niet alleen om studentenwoningen. Het gaat ook om de Tolsteegsingel, om de Kovelaarstraat bijvoorbeeld.
De wethouder vindt dat de gemeente gehouden is mee te denken en corporaties aan te sporen iets te betekenen voor langjarige tijdelijke huurders. Formeel is daar geen recht ontstaan maar daar ligt wel een morele verplichting. Hij gaat met de corporaties het gesprek aan om daaraan vorm en inhoud te geven.
De corporaties beschikken niet over voldoende middelen. In deze regio wordt dat in 2025 een probleem. Dat is in beeld gebracht bij de studie over de opgave aan de corporaties enerzijds en de beschikbare middelen die ze daarvoor hebben anderzijds. Dat is belangrijk voor deze woonmarktregio om in politiek Den Haag aandacht te vragen voor de te kort schietende investeringscapaciteit van de woningcorporaties. Portaal brengt dat volgens de heer Koning duidelijk in beeld, duidelijker dan andere corporaties. Dat beschouwt de wethouder als aansporing om dit andere corporaties ten voorbeeld te stellen.
Het splitsen en omzetten van grote corporatiewoningen als daarvoor weinig animo is, is een mogelijkheid waarbij wel de gebruikelijke procedures gelden. Corporaties zullen dat instrumentarium kennen en de gemeente zal niet dwarsliggen als corporaties daarmee aan de slag willen gaan.
Over autodelen onder sociale huurders en leegstand van garages van corporaties gaat de wethouder graag het gesprek aan met de corporaties in het kader van de uitwerking van de parkeervisie.
De nieuwbouw van studentenwoningen gaat inderdaad langzaam. In de vorm van het convenant studentenhuisvesting en het daarachter aan zitten bij de SSH, bij de universiteit, meent de wethouder toch beter grip te hebben op de snelheid van realisatie dan voorheen.
Verschillende fracties spraken over ouderenhuisvesting. De wethouder meent met de huidige wijze van werken op de goede weg te zijn. De handreiking voor locatie en gebiedsontwikkelingen maakt zaken concreter. Dat leidt in Leidsche Rijn tot een aantal projecten. Maar ook in de Merwedekanaalzone gaat men daarmee volop aan de slag. Er is een uitvoeringsprogramma en er is een verheldering van de terminologie wat zeker behulpzaam is voor ouderen zelf. Achter die ouderenhuisvesting wordt met de monitor meer vaart gemaakt. Habion is daarbij betrokken als nieuwe Utrechtse corporatie. Buurtbinding gebeurt bij zowel Habion als Mitros. Zo wordt de helft van de woningen in Zuilen met voorrang toegewezen aan bewoners met een buurtbinding. De huisvesting van migrantenouderen staat absoluut hoog op de agenda van Een (t)huis voor ouderen.
Dan waren en nog vragen over rookmelders maar die heeft de wethouder niet scherp.

De heer **Isik** (PvdA) memoreert dat er destijds naar aanleiding van de brand in Londen is gevraagd of er toch niet standaard rookmelders zouden moeten zijn in sociale huurwoningen. Toegezegd was dat dat zou worden meegenomen in de prestatieafspraken, maar nog steeds ontbreken er in heel veel woningen rookmelders.

Wethouder **Diepeveen** heeft die toezegging gemist, maar zegt toe dat nog een keer te agenderen voor de nieuwe ronde prestatieafspraken vanaf september.
Over het makkelijker maken van middenhuurproductie lopen de gesprekken met de corporaties bij de verdichtingsopgaven. Bij De Omloop is dat al terug te zien. Daar wordt een deel van de verdichting gerealiseerd in de middenhuur. Landelijk wordt dat gestimuleerd door de meerwaardeafdracht. Daarvoor gaan binnenkort andere regels gelden waardoor het gemakkelijker wordt voor corporaties. De markttoets wordt eveneens verlicht. De gemeente stuurt daarop omdat corporaties als volkshuisvesters beter in staat zijn doorstroming op gang te brengen middels middenhuur.
Over de mogelijkheden voor gescheiden ouders om in hun buurt te blijven wonen heeft de wethouder op dit moment geen nadere informatie.
De gemeente heeft aandacht voor de onzelfstandige studentenwoningen. De financiële regelingen van de huurtoeslag maken dat niet bepaald makkelijker. Tot en met 2025 gaat het om 800 woningen maar het blijft wel achter bij de zelfstandige woningen. Partijen blijven kijken naar nieuwe mogelijkheden. Soms lukt het toch om toch onzelfstandig toe te voegen.

De ambitie voor 20 procent zonnepanelen loopt in de pas. Corporaties zetten flinke stappen maar ze zullen nog moeten versnellen als ze op dat percentage willen uitkomen in 2025. Het principe ‘Geen dak onbenut’ is een prachtig principe dat de gemeente corporaties meegeeft. Die 20 procent gaat puur over PV maar corporaties kunnen veel meer met groene daken. De gemeente stimuleert de corporaties om daarvan meer werk te maken.
Gaat het om voorrangsregelingen voor woningen en jongerencontracten dan neemt dat aantal niet toe. Het is toch een kwestie van het verdelen van schaarste. De pilot duurt één jaar en dan wordt gekeken wat de effecten zijn. De insteek is net als bij andere experimenten en doorstroomregelingen dat te beperken tot 50 procent van de vrijkomende woningen.
Mevrouw Sasbrink sprak over gifgebruik door corporaties. De wethouder gaat ervan uit dat corporaties zich aan de regels houden en dat ze weten hoe de gemeente daarin staat. Hij gaat dat na en komt er op terug.
In het kader van het groenbeleid is de gemeente ook in gesprek met de corporaties over het omarmen van bewonersinitiatieven. De gemeente zet stevig in op zelfbeheer. Hij zegt toe bij een volgende rapportage over zelfbeheer terug te komen op wat de inzet van corporaties is en op de mogelijkheden voor huurders.
Over laagtemperatuurwarmtenetten worden gebiedsgerichte afspraken gemaakt. Daarover rapporteert het college in het kader van het warmteplan voor de gemeente Utrecht.
Corporaties moeten een cultuuromslag maken als het gaat om het groenbeheer. De gemeente zit er wel bovenop en langzamerhand gaat het beter. In de prestatieafspraken zijn veel concretere afspraken gemaakt dan in voorgaande jaren.
Het overdragen van spullen naar nieuwe huurders moet natuurlijk mogelijk zijn. Dat is zeker een invulling van de circulaire gedachte. Hij neemt dit op in het lijstje bespreekpunten met de corporaties. Gaat het om boetegeld, dan komt dat linksom of rechtsom toch ten goede van het opknappen van een woning.
De doelstelling voor 2021 op het vlak van uitstroom MOBW en statushouders is superspannend want de aantallen zijn hoger in 2021 en de productie ligt lager dan in 2020. De gemeente zet samen met de woningcorporaties veel vaart achter de taskforce om snel via flexibele concepten en via het beschikbaar stellen van gemeentelijk vastgoed extra plekken te vinden.
Een huurstijging boven de inflatie kan niet. Het sociaal huurakkoord is daarop gericht. Afspraak is gemiddeld de inflatie volgend. In 2021 is er per 1 juli zelfs een huurbevriezing vanuit het rijk.
STOK is een ingewikkelde kwestie. De uitspraak van de Huurcommissie heeft direct opvolging gekregen in de stuurgroep Huren waarbij STOK vorige week vertegenwoordigd was. Die erkenning is er dus, maar Bo-Ex gaat wel in beroep tegen deze uitspraak. De Woonbond zegt immers dat STOK niet voldoet aan de eisen van een huurdersbelangenvertegenwoordiging. Er is dus wel wat aan de hand. Een aantal bewonerscommissies heeft zich teruggetrokken uit STOK.
De gemeente volgt echter de uitspraak van de Huurcommissie. Desgevraagd geeft de wethouder aan ervan uit te gaan dat STOK welkom is bij de nieuwe ronde prestatieafspraken totdat er een andere uitspraak ligt.

De heer **El Abassie** (DENK) is blij dat STOK welkom is bij de prestatieafspraken en dat de gemeente de uitspraak van de Huurcommissie als bindend ziet.

Wethouder **Diepeveen** vervolgt dat het bij de totstandkoming van de coalitieafspraken ging om 35 procent sociaal en daarbij heeft het college zich toen gebaseerd op recente cijfers uit 2018 over de omvang van de doelgroep. Die was toen 36 procent. Daarbij gaat het om de laagste drie inkomensgroepen in de CBS-indeling. Die stemt overeen met de inkomensniveaus die gelden voor de toewijzing van een sociale huurwoning.
Het maken van afspraken over het dagelijks onderhoud van renovatiecomplexen, bijvoorbeeld bij de Hanoidreef, gebeurt – maar dat gaat niet vanzelf en vergt continu aandacht.

Mevrouw **Oosters** (Student&Starter) mist het antwoord over de opvang van kwetsbare jongeren. Door de aanloop van statushouders komen andere prioriteitsgroepen immers in de verdringing. Voor de groep kwetsbare jongeren zijn de prestatieafspraken niet behaald.

De heer **Kos** (CDA) hoort dat de wethouder nu geen extra informatie heeft over gescheiden ouders. Hij krijgt graag toegezegd dat de wethouder daarnaar op zoek gaat en die informatie dan deelt met de raad. Voorts heeft de wethouder toegezegd in te zetten op het Actieplan Middenhuur als uitgangspunt bij de nieuwe afspraken. In de huidige prestatieafspraken met Groen West staat

dat men zich grotendeels houdt aan het Actieplan Middenhuur. Die term grotendeels krijgt hij graag toegelicht en hij vraagt zich af waarop zo'n corporatie dan afhaakt.

De heer **Schipper** (SP) heeft aangegeven dat grotere woningen na renovatie uit de kernvoorraad verdwijnen richting liberalisatiegrens. Misschien kan de wethouder dat aankaarten bij de corporaties. Die trend heeft echt consequenties.

De heer **Zwanenberg** (GroenLinks) wil nog horen hoe de kwartiermaker beter vindbaar kan worden voor de woongroepen.

Wethouder **Diepeveen** geeft in de richting van mevrouw Oosters aan dat het om een contingent van 50 woningen per jaar gaat voor kwetsbare groepen. Vorig jaar heeft de SSH er 47 geleverd. Dit vormt onderdeel van het totale beeld van MOBW-uitstroom, statushouders, kwetsbare jongvolwassenen. De druk is enorm groot. Als vuistregels is afgesproken dat circa 30 procent van de totale toewijzing naar bijzondere doelgroepen gaat en ongeveer 70 procent naar reguliere woningzoekenden. Om aan die verhouding te kunnen blijven voldoen moet er echt extra aanbod komen en bijzondere projecten. Via een taskforce wordt naarstig naar creatieve oplossingen gezocht.
In de richting van de heer Kos geeft de wethouder aan te willen kijken welke informatie hij kan vinden over het beroep dat gescheiden ouders met buurtbinding doen op voorrangsregelingen. Dat volgt in september.
De wethouder kan niet aangeven of de prestatieafspraken met Groen West 'grotendeels' zijn behaald. In de nieuwe ronde prestatieafspraken zal hij de relatie liberalisatie en niet-Daap en het Actieplan Middenhuur veel strakker trekt. Daar komt hij op terug.
In de richting van de heer Schipper geeft de wethouder aan de vraag over grote woningen die na renovatie uit de kernvoorraad verdwijnen op de lijst te agenderen onderwerpen voor de nieuwe ronde prestatieafspraken zet.
En in de richting van de heer Zwanenberg geeft de wethouder aan niet te herkennen dat de kwartiermaker onvindbaar is. Hij hoort juist het omgekeerde. Het lijkt alsof er in deze individuele casus iets is misgegaan.

De voorzitter constateert dat hiermee dit punt voldoende is besproken en niet wordt doorgeleid naar de raad. Wel heeft de wethouder twee brieven toegezegd.
De voorzitter bedankt iedereen voor zijn inbreng en schorst dit deel van de vergadering tot vanavond 21.15 uur voor agendapunt 5, het vervolg van de bespreking van het programmaplan wervinggebied.

De vergadering is gesloten.

Verslag openbare avondvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum verslag 14 juni 2021
Locatie Stadhuis, raadszaal
Verslag door Geertjan Benus (Notutekst)
Vaststelling verslag 1 juli 2021

Aanwezigen:

Avondvergadering
De voorzitter, mevrouw A. Podt en de wethouder de heer K. Diepeveen en voorts de leden: de heer E. Virginia (GroenLinks), mevrouw E. Bijsterbosch (D66), de heer J. Wijmenga (ChristenUnie), de heer L.Bosse (PvdA), mevrouw L. Snippe (Partij voor de Dieren), de heer E. van der Marel (VVD), mevrouw T. Sturkenboom (Student & Starter), de heer H. van Deún (PVV),mevrouw A. Petersen (SP), Y. Erachidi (DENK), en van de griffie de commissiegriffier mevrouw M.Leenders en de commissiesecretaris mevrouw I Arets (commissiegriffier).

Verslag openbare vergadering commissie stad en ruimte d.d. 10 juni 2021

5. Raadsvoorstel Programmaplan wervengebied 22
5.1. Raadsbief beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst wervengebied 22
5.2. Ingezonden stukken keldergewelf, de grachtencomite's 22

Avondvergadering 10 juni 2021
Heropening
Geen mededelingen

5. Raadsvoorstel Programmaplan wervengebied

Beleidsveld: Wonen - wethouder Diepeveen
Vervolg commissiebehandeling van 3 juni 2021.
In het programmaplan wervengebied wordt een gewijzigde aanpak voorgesteld voor het gezamenlijke en samenhangende herstel en behoud van het middeleeuwse, monumentale wervengebied. Het programmaplan brengt in beeld wat de komende dertig jaar nodig is voor het herstel en behoud en richt zich op veiligheid, erfgoed en gebruik. Onderzoek laat zien dat het gebied nog complexer in elkaar zit dan gedacht. Er is nauwe verwevenheid tussen verschillende onderdelen, zoals muren, kelders, water en wegen en daarmee dus tussen eigendom van bewoners, ondernemers en gemeente. Het is daarom essentieel om goed samen te werken bij het herstel en beheer. Voorgesteld wordt uitvoering te geven aan het uitvoeringsplan voor de komende drie jaar met de meest urgente maatregelen, waaronder herstel van kelders, wal- en kluismuren en met het nemen aanvullende maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer. Met de aanpak in het programmaplan geeft de gemeente invulling aan de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht zoals benoemd in het advies 'De vergeten burenplicht' van de Commissie van Wijzen wervengebied. Voorgesteld wordt om het college op te dragen om samen met (kelder)eigenaren en beheerders een samenwerkingsarrangement op te stellen over samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied. En tenslotte wordt voorgesteld om de uitvoering van het programmaplan voor de periode na 2024 en de financieringsstrategie voor de dekking daarvan te betrekken bij de voorjaarsnota in 2022.

5.1. Raadsbief beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst wervengebied
5.2. Ingezonden stukken keldergewelf, de grachtencomite's
De voorzitter, *mevrouw Podt, heropent de vergadering van deze commissie om 21.15 uur. Zij heet iedereen welkom en ook de mensen die deze vergadering via de stream volgen.*

Mededelingen
Geen.

Inleiding op de bespreking
De voorzitter *leidt de bespreking in en refereert daarbij voor een deel aan de annotatie bij de agenda (zie boven). De wethouder heeft op 3 juni aanvullende informatie toegezegd en verstuurd aan de raad. De commissie kan deze informatie betrekken bij de bespreking.*
Als het gaat om deze bespreking, gaat het de voorzitter om de vragen die de commissie nog heeft naar aanleiding van de reactie van de wethouder, zowel in diens eerste termijn als zijn schriftelijke reactie.

De commissie
Mevrouw Bijsterbosch (D66) legt de vraag voor hoe het bestuur op dit dossier vooruitgaat. Voor D66 is het opbouwen van vertrouwen met keldereigenaren de kern van waarover het moet gaan. Haar fractie is nog niet overtuigd van de redenen voor het college om op bepaalde punten af te wijken van het advies van de Commissie van Wijzen. In de afgelopen week werd haar nog meer duidelijk hoe essentieel het opvolgen van het advies van de Commissie van Wijzen is voor het herstel van vertrouwen en voor de weg vooruit. Dat is zeker niet omdat de Commissie van Wijzen op alle punten de keldereigenaren hun zin wil geven; zij zegt: “integendeel”.
Haar fractie is er blij mee dat het college collectieve afspraken wil maken met de nutsbedrijven en met Hoogheemraadschap. Zij voorziet dat dat erg veel bureaucratische rompslomp gaat schelen voor individuele keldereigenaren. Dat wil nog niet zeggen dat het bestuur er is. Het college ziet nu 19 oorzaken voor de schade aan de werven, waarvan vier of vijf voor de eigenaren en vier autonome oorzaken. Haar fractie snakt naar eenvoud en vertrouwen. Zij vreest een ingewikkeld en juridisch moeras in te gaan. Zij vraagt hoe het college er naar kijkt om toch terug te gaan naar die 15 oorzaken en het voorstel van de omgekeerde bewijslast. Als het college dat niet ziet zitten omdat de wethouder oorzaken ziet die nog niet gewogen zijn door de Commissie van Wijzen, legt zij de vraag voor hoe het college er naar kijkt om op die extra oorzaken nog een extra advies te vragen van de Commissie van Wijzen. Zij vraagt wat het voorstel van het college is voor de meest urgente plekken om snel tot een oplossing te komen, mocht het college dat extra advies willen vragen. Zij krijgt hierop graag de reactie van de wethouder.
De heer Bosse (PvdA) stelt dat het bestuur toe is aan het zetten van stappen in plaats van het vragen van een extra advies aan de Commissie van Wijzen.
Mevrouw Bijsterbosch (D66) vindt dat nu gewerkt moet worden aan het vertrouwen; het vertrouwen van de eigenaren is nu erg laag. De eigenaren hebben wel vertrouwen in de Commissie van Wijzen. Zij vindt dat het stadsbestuur dat draadje moet oppakken. Wat haar betreft is de betrokkenheid van de Commissie van Wijzen het paadje naar de weg vooruit.
De heer Bosse (PvdA) begrijpt daaruit dat het stadsbestuur weer een proces ingaat. Hij wil graag weten wanneer het stadsbestuur de eigenaren duidelijkheid gaat geven.
Mevrouw Bijsterbosch (D66) merkt op dat de vraag van de heer Bosse ook haar vraag is. Ook zij wil voor de meest urgente plekken zo snel mogelijk een oplossing.
Mevrouw Zwinkels (CDA) is het ermee eens de Commissie van Wijzen te betrekken wanneer nieuwe informatie zich voordoet zo dat die commissie haar licht daarover kan laten schijnen. Zij vraagt of de heer Bosse dat met haar eens is.
De heer Bosse (PvdA) ziet daarin een risico. Hij voorziet dat het stadsbestuur in cirkels blijft doordraaien. Hij is voorstander van het stellen van een grens bij de gevraagde eenvoud en voor de gevraagde techniek: vanaf hier is dit de systematiek en gaan we daarmee verder.
Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt dat de PvdA hiermee een valse eenvoud schetst. Dit is niet op de korte termijn te beslechten. Dit moet gezamenlijk ontwikkeld worden en groeien. Dat is ook uitgesproken in bijeenkomsten. Zij vindt het erbij horen dat de Commissie van Wijzen weer in beeld kan komen voor een vervolgtraject. Bij het afgeven van het advies zei de Commissie van Wijzen dit ook: graag te willen betrokken worden bij het vervolg. Zij vindt dat het stadsbestuur van dat aanbod gebruik moet maken.
Mevrouw Bijsterbosch (D66) vraagt hoe de PvdA aankijkt tegen de uitbreiding tot 19 oorzaken.

De heer Bosse (PvdA) schetst het complexe op het gebied van de oorzaken als het gaat om de te verwachten discussies. Hij benadrukt het belang ervan dat op dit dossier een grens gesteld gaat worden. Hij wil ook duidelijkheid geven aan de bewoners en het vertrouwen dat partijen tot een oplossing gaan komen. Hij proeft dat bij het CDA en D66 te weinig. Hij betreurt dat. Hij wil graag vooruit.

De heer Van der Marel (VVD) sluit zich aan bij de vragen van D66.
Hij is blij met de toezegging dat de gemeente het initiatief neemt om met de medeoverheden en met de nutsbedrijven collectieve afspraken te maken over de kosten van herstel. De wethouder schrijft dat de definitieve expertbeoordelingen in het derde kwartaal van 2021 worden afgerond en dat niet wordt uitgesloten dat het beeld van de mogelijke schadeoorzaken zich nog wijzigt. Dat is vervelend omdat dat beeld al een klein beetje gewijzigd is door de bijlage bij de raadsbrief. Dat is voor hem weinig reden om zijn standpunt bij te stellen. Hij vraagt wat de wethouder daarop nog wil aanvullen; wat de wethouder nog denkt tegen te komen.
19 schade oorzaken zijn genoemd door de gemeente in de bijlage. De Commissie van Wijzen noemt in haar rapport er 15; dat aantal wordt dan 12 doordat enkele schade-oorzaken worden samengevoegd. Hij vindt het niet zo dramatisch. Het gaat erom dat ze overeind blijven. Vier schadeoorzaken worden toegevoegd, debet aan de gemeente. Dan blijven er altijd nog 15 over uit het verleden.
Hij wil en kan geen juridische weging geven van deze oorzaken en de gevolgen (hij spreekt dan over de autonome oorzaken); wie de schadelast dan draagt. Hij merkt wel op met het college dat het collectieve schades zijn. Daarbij merkt hij op dat wanneer ze zich voordoen het niet zal helpen dat veel evidentere schadeoorzaken een zwaardere rol spelen. Hij is benieuwd wat de wethouder daarvan vindt.
Hij kan zich voorstellen dat mocht het onverhoopt komen tot een procedure dat niet wordt gezegd dat dat rekening eigenaar is.
De heer Van der Marel kan zich iets voorstellen bij aantasting van metselwerk door verkeerde verwarming en ventilatie, maar concludeert dat daarmee partijen zijn aanbeland bij juridisch millimeterwerk. Het stadsbestuur wil dat niet.
Ook de exacte schade is nog niet helder. Die exacte schade wordt nog verder in kaart gebracht. Er is wel een beeld bij de lengte van het totale proces: 30 jaar om alles weer op orde te krijgen. Uitgaande van de geschatte kosten (op dit moment 250 miljoen) te verdelen over de gemeente en eigenaren, is het deel voor de eigenaren nog niet bekend. Hij vraagt de wethouder of hij daarop enig zicht heeft. Nog steeds zijn er geen concrete bedragen uitgaande ervan dat het waterdicht maken en de spijtoptantenregeling deels voor rekening van de eigenaar komt. Wel is bekend dat het jaarlijks uitkomt op ruim 8 miljoen euro. Een deel daarvan zal door de eigenaren moeten worden betaald. Hij vraagt of hij dat juist ziet.
Hij stelt de wethouder naar aanleiding hiervan twee vragen: (1) wat neemt de gemeente voor haar rekening in de voorstelling van de wethouder? En (2) hoeveel zou dat zijn wanneer de gemeente het bedrag voor haar rekening neemt met aftrek van de genoemde kostenverdeling? Hij weet wel dat er vertrouwen moet komen tussen de gemeente en de eigenaren, dat het stadsbestuur geen gejuridiceer wil, dat partijen aan de slag moeten, dat het gaat om één van de meest indrukwekkende waarmerken van stad, dat de inverdiensten voor de stad inmens zijn, en dat het bezit van een Rijksmonument en zelfs een Unescowerelderfgoed voor zowel de gemeente als voor de egenaren een lust is, maar ook een last. Zijn standpunt van vorige week is niet veranderd. Uit het oogpunt van snelheid, vertrouwen, en eenvoud is het volgens hem het beste om tot een ruimhartige verdeling van de kosten over te gaan ten laste van de gemeente en ten bate van de eigenaren. Hij vraagt de wethouder of hij die mening ook is toegedaan.
Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of de heer Van der Marel het met haar eens is dat eerst het significante van de schadeoorzaken onderzocht moet worden voordat het bestuur van de stad uitspraken gaat doen over de snelheid en de totaaloplossing.
De heer Van der Marel (VVD) antwoordt ontkennend. De autonome oorzaken worden nieuw ingebracht. Het college zelf zegt in zijn brief daarover dat de schade niet toe te rekenen is aan een

van beide partijen. Hij bedoelt daarmee dat de schadeoorzaken die wel toe te rekenen zijn, volgens hem dusdanig zwaar wegen dat het geen verschil gaat uitmaken dat deze autonome schade oorzaken nog worden ingebracht.
De heer Bosse (PvdA) gaat in op de laatste zin van de heer Van der Marel: “een ruimhartige schadevergoeding, ten laste van de gemeente en ten bate van de eigenaar”. Hij vraagt de heer Van der Marel daarover meer te vertellen.
De heer Van der Marel (VVD) zei dat in algemene zin. Hij kan geen bedragen noemen. De eigenaren staan aan de lat voor het waterdicht maken van de kelders voor 50/50. Er is een spijtoptantenregeling van 60/40. Zoals hij de informatie weegt, is het voor hem duidelijk dat het risico voor een groot deel bij de gemeente ligt en dat dat wellicht in sommige aspecten anders kan zijn. Daar komt het stadsbestuur alleen op één manier achter, namelijk door gejuridiceer. Dat vindt hij onwenselijk.
De heer Bosse (PvdA) vindt dat dan toegegaan moet worden naar de versimpelde en vereenvoudigde oplossing. Hij vraagt wat de VVD vindt van een versimpeling van de schadevergoeding door een percentage neer te leggen voor de hele kelder inplaats van alleen voor het waterdicht maken of alleen voor de kosten die de heer Van der Marel zojuist noemde.
De heer Van der Marel (VVD) zei al dat er een aspect is van de schade die ontstaat door oorzaken die voor rekening en risico zijn van de eigenaren. Dat is ook wat de Commissie van Wijzen zegt. Hij gaat ervan vanuit dat dat zo zal blijven. Hij benadrukt dat een rijksmonument bewonen niet gratis is.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) heeft, terugkijkend op de eerste termijn, nog drie punten die hij in wil brengen:
(1) de samenwerking. Hij refereert aan de inbreng van mevrouw Bijsterbosch. Het is aan het stadsbestuur om het vertrouwen te herstellen. Hij zoekt een oplossing tussen het totaal overnemen van het advies van de Commissie van Wijzen en het niet-overnemen van het advies van de Commissie van Wijzen. De wethouder heeft heel veel vertrouwen in zijn aanpak. Alleen is niet bekend of dat werkt. Vanuit de bewoners krijgt hij dan nog niet het signaal. Hij is zoekende naar wat mogelijk is om te doen. Hij is benieuwd hoe de wethouder dat zelf ziet. Stel de raad geeft de ruimte om een stap vooruit te zetten en met de bewoners samen te gaan zoeken naar een samenwerkingsovereenkomst, vraagt hij zich af of het stadsbestuur dan over een jaar hier weer bijeen is en dat de wethouder verslag doet van wat hij heeft gedaan; dat de wethouder een jaar gebruikt om te experimenteren of het lukt om met de bewoners tot een overeenstemming te komen, wellicht met hulp van de Commissie van Wijzen. Het voelt voor hem niet goed de wethouder voor de komende 30 jaar mandaat te geven. Hij heeft zelf nog niet de overtuiging dat dit in de praktijk gaat werken. Hij vraagt of de wethouder bereid is zijn aanpak uit te proberen in een bepaald deel van het wervengebied en aan te tonen dat het mogelijk is om in samenwerking met de eigenaren tot samenwerking te komen en daarover aan de raad een terugmelding te doen. In feite geeft het beslispunt 2 van het raadsvoorstel die opdracht al; alleen ontbreekt de tijdslimiet. Hij is bereid hierover samen met de wethouder na te denken. Mogelijk heeft de wethouder hierbij zelf een idee. Mogelijk moet de raad komen tot een amendement. Hij vraagt de reactie van de wethouder op dit punt.
(2) de gemeente als eerste aanspreekpunt voor alle overheden. Hij refereert aan de desbetreffende inbreng van mevrouw Bijsterbosch. Hij is blij met de toezegging op zijn vraag uit de eerste termijn. Hij verneemt graag hoe dat verwerkt gaat worden; komt dat in een vervangend voorstel of legt het stadsbestuur dat op een andere manier vast?
(3) een aantal fracties noemde in de eerste termijn de investeringen die de eigenaren moeten doen. Hij refereert aan de inbreng van de heer Van der Marel. Hij merkt op dat niet iedereen de middelen voor het onderhoud heeft. De vraag is nu hoe de eigenaren die geen middelen hebben, van een budget te voorzien zijn. In de eerste termijn werd hem niet duidelijk welke rol de gemeente voor zichzelf ziet. Hij vraagt het college of het mogelijk is om samen met banken of partners in de stad (hij noemt Stadsherstel Utrecht en overweegt het Restauratiefonds) om na te gaan of partijen tot een samenwerking te komen zijn. Misschien is alleen al informatie voldoende

over toegang tot het restauratiefonds. Zijn streven is alle eigenaren in positie te brengen om de investering te doen. Hij krijgt ook hierop graag nog een reactie.
De heer Van der Marel (VVD) vraagt welk schaderisicoprofiel de ChristenUnie hieraan koppelt. Hij legt de vraag voor op basis van welke uitgangspunten tot overleg gekomen moet worden over een bepaald rak. Zodra er juridische weerstand komt, stelt hij zich monitoring daarvan voor om te kunnen zien hoe dat afloopt.
De heer Wijmenga (ChristenUnie) vindt dat een lastige vraag. Het stadsbestuur loopt tegen precies dat probleem aan. Het college meent goede redenen te hebben bepaalde schadeoorzaken buiten bereik van de gemeente te verklaren. De bewoners zien dat anders en worden daarin gesteund door de Commissie van Wijzen. Hij herhaalt zijn standpunt met betrekking tot het dilemma over de mogelijke routes die hieruit voortvloeien. Hij doet dan liever een stap vooruit en stelt experimenteren voor.
Na die periode van experimenteren zou de methode te kiezen zijn voor het hele wervengebied.
De heer Bosse (PvdA) begrijpt dat de heer Wijmenga daarmee zegt mee te gaan met met de wethouder en niet met de Commissie van Wijzen.
De heer Wijmenga (ChristenUnie) antwoordt ontkennend. Hij stelt de wethouder voor te bewijzen dat zijn methode werkt. Wanneer dit niet werkt, komt hij terug bij de raad. Voor beide routes heeft hij te weinig informatie om te kunnen zeggen welke beter werkt.
Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt het een interessante gedachte van de heer Wijmenga een of twee jaar uit te trekken als een soort van opstartperiode om na te gaan of de benadering van de wethouder gaat werken. Hoe denkt de heer Wijmenga de mensen mee te krijgen in de eerste één à twee jaar?
De heer Wijmenga (ChristenUnie) merkt op dat volgens hem de situatie niet anders is dan wanneer gekozen wordt voor een van beide methodes. Bij beide routes is er geen garantie voor de gemeente dat de route tot een goed resultaat leidt in de praktijk. Een risico is dat een schadevergoeding niet besteed wordt aan herstel van schade. Het risico is ook onenigheid over de onafhankelijke derde. Hij herhaalt zijn standpunt.
Mevrouw Snippe (Partij voor de Dieren) kan zich vinden in de bedenking van de heer Wijmenga. Zij vroeg zich alleen af welke rol de heer Wijmenga dan ziet voor het extra advies van de Commissie van Wijzen; welke status heeft dat advies?
De heer Wijmenga (ChristenUnie) zet uiteen dat hij voortbouwde op de inbreng van mevrouw Bijsterbosch. Wellicht is de Commissie van Wijzen ook te gebruiken als een soort adviescollege om bewoners en gemeente bij te staan om te komen tot een compromis. Tot nu toe functioneerde zij onafhankelijk, en beschouwde ze van buiten af de situatie en kwam ze tot haar oplossing. Nu moet zijns inziens de stap gezet worden dat gemeente en bewoners gezamenlijk de Commissie van Wijzen om advies vragen om partijen te helpen tot het beste compromis te komen.

Mevrouw Sturkenboom (Student & Starter) is blij met de te maken collectieve afspraken met de nutsbedrijven en met de andere overheden. Zij zit met een knoop in haar maag en refereert aan de inbreng van de heer Wijmenga en beseft dat zij niet de enige is hierin. Zij had gehoopt op meer duiding en scherpte in dit debat bij het lezen van de brief van het college. Zij had meer informatie willen hebben in die brief over de financiële impact van de bewijsvermoedenslast. Tot haar spijt ontbreekt het haar aan die informatie. Het voelt voor haar niet goed nu een onomkeerbare keuze te moeten maken met dit raadsvoorstel. Zij heeft het gevoel of voor de Commissie van Wijzen of voor het programmaplan te moeten kiezen. In grote delen lijken die op elkaar en toch zijn er belangrijke nuanceverschillen. Die onomkeerbare keuze voelt niet goed omdat niet bekend is wat de impact gaat zijn van de bewijsvermoedenslast. Relevante informatie ontbreekt over onder meer over de belastbaarheid van de kelders, de functionaliteit van de kelders en of het college voornemens is de schadeoorzaken te wegen of niet. Dat laatste noemt zij ook een keuze. Hoe dan ook betalen, zou wat haar betreft ook een keuze kunnen zijn.
Zij vindt het ongrijpbare in dit debat dat het niet helder is of de voorgestelde financiële strategie van de gemeente versus de invoering van de bewijsvermoedenslast zoveel positiever is voor de gemeente.

Hiermee sluit zij zich aan bij de bedenkingen en geeft zij de knoop in haar maag mee aan het college.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat niet alleen de werfkelders hersteld moeten worden, maar ook het vertrouwen.
Zij vindt het geen gekke gedachte de Commissie van Wijzen opnieuw de kans te geven mee te denken met het stadsbestuur en op die manier de gezamenlijkheid te benadrukken en zij sloot zich al eerder aan bij de desbetreffende inbreng van D66. De suggestie van haar fractie over de gebiedsprofielen staat om die reden nog steeds overeind; ook een advies van de Commissie van Wijzen juist een integraal gezamenlijk toekomstbeeld te creëren, ook eventueel voor delen van het werkgebied zo dat mensen zich daarin gaan herkennen. Misschien moet het stadsbestuur daarin enig maatwerk gaan bieden. Haar fractie vindt dat een vorm van rechtvaardigheid. Tot zover gaat zij in op de nieuw verkregen informatie.
Een laatste punt was dat in de tabel nog niet was aangegeven wat de wettelijke en de maatschappelijke zorgplicht was. Met een voetnoot staat erbij dat het onderscheid niet is gemaakt. Mevrouw Zwinkels vindt het juist een interessant onderscheid; zij heeft in haar eerste termijn al aangegeven welwillend te staan tegenover het nemen maatschappelijke zorgplicht. Zij krijgt graag de reactie van de wethouder op dat punt wat daarvan de financiële consequenties kunnen zijn, gelet op deze nieuwe informatie.

De heer Bosse (PvdA) bekruipt het ongemak. Dit deelt zijn fractie een beetje met de andere partijen. Hij schetst zijn beleving van de gang van zaken. Terwijl het stadsbestuur het juridisch spel wil voorkomen, ligt dat nu weer volledig op de wagen. Hij heeft niet de idee dat deze raadsbehandeling van de afgelopen twee weken het vertrouwen heeft vergroot. Het heeft het ongemak in zijn fractie vergroot en mogelijk ook de wig tussen de bewoners en het college.
Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt de voortgaande woordkeus van de heer Bosse opvallend. Zij ervaart hem als polariserend en noemt daarvoor als voorbeeld “een wig”. Zijn woordkeus helpt haars inziens niet mee. Dan is het bestuur niet constructief bezig. Een zoektocht van het stadsbestuur kan ook moeilijk zijn. Zij vraagt of de heer Bosse dat ook ziet: dat het een uitdaging kan zijn om gezamenlijk ergens te komen en dat partijen dan ergens doorheen moeten.
De heer Bosse (PvdA) ziet dat. Hij begrijpt ook dat het stadsbestuur voor die opgave staat. Hij denkt dat het volgende op de rol staat: de Commissie van Wijzen kan nog een onderzoek doen, het wachten is dan op het onderzoek in het derde kwartaal, dan verwacht hij dat daaruit niet veel méér duidelijkheid komt dan wat er nu is; dan zijn er wellicht 16 oorzaken te benoemen of 11 of 23. Dan zal het weer open gegooid moeten worden en gaat het bestuur het dán doen inplaats van nú. De vraag die hij dan in zich op krijgt is of dat dan de waarheid gaat zijn. Het stadsbestuur is al een tijd bezig om dit te onderzoeken en om hierin stappen te zetten. Hij zou graag een nieuwe stap naar voren zetten. Hij refereert daarbij aan de inbreng van de heer Wijmenga.
Hij heeft mogelijk nog een aantal vragen over het voorliggende stuk, en nog enkele financiële vragen. De bewoners geven aan dat er best veel proceskosten worden gemaakt, ook potentieel juridisch, maar ook in technisch opzicht. Hij vraagt hoe het college daar naar kijkt; of de raad daarin meer inzicht kan krijgen in hoe dit precies zit.
Eerder was het voorstel van zijn fractie, waarop hij weinig reactie kreeg van de wethouder, om na te gaan of tot een meer generieke oplossing te komen is, of een meer generieke verdeling is te maken per rak of per type gebouw, of per type kelder om dan te zeggen het niet helemaal open te gaan halen en niet elke kelder, kelder voor kelder doorrekenend, maar aan de voorkant te zeggen op basis van alle verzamelde kennis tot nu toe de verdeling van de kosten voor te stellen voor de desbetreffende kelder, bijvoorbeeld 80 : 20 of 70 : 30 of 60 : 40. Dat kan uit aanvullend onderzoek komen. En dat gaan partijen dan doen. Dat versimpelt het. Hij noemt de vele categorieën oorzaken die inmiddels geïnventariseerd zijn. Dan blijven partijen bezig. Hij roept zijn collega's op daar doorheen te breken door een ander pad te kiezen in de plaats van weer opnieuw een onderzoek.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) wordt enorm aangesproken door eenvoud. Zij hoort de heer Bosse nu spreken over een generieke oplossing. Tegelijkertijd hoort zij de heer Bosse het belang van vertrouwen noemen. Zij denkt dat wanneer het vertrouwen ontbreekt in bijvoorbeeld de generieke oplossing, de eenvoud snel weg zal zijn. Zij vraagt zich af of de heer Bosse denkt dat de eigenaren vertrouwen zullen hebben in de door hem voorgestane generieke oplossing.
De heer Bosse (PvdA) haalt de woorden van mevrouw Zwinkels aan en merkt op dat partijen soms ergens doorheen moeten. Hij kan zich voorstellen dat partijen in die richting een stap zetten. Wat niet helpt in het vertrouwen is wat het college deed door het advies van de Commissie van Wijzen min of meer naast zich neer te leggen, met een nieuw stuk te komen met nog meer oorzaken en daarover weer een weging te maken en daarover te soebatten. Dat het college de Commissie van Wijzen niet wijs genoeg vindt, wekt wantrouwen. Hij is op zoek naar een ander type oplossing.
Mevrouw Bijsterbosch (D66) vindt dat zeer begrijpelijk. In haar beleving zijn alle betrokkenen op zoek naar de weg vooruit. Het stadsbestuur heeft het advies ontvangen van de Commissie van Wijzen, de raad heeft het collegevoorstel ontvangen en nu komt de heer Bosse met een derde oplossing. Zij betwijfelt dat de PvdA hiermee bijdraagt aan die eenvoud waar iedereen zo naar snakt.
De heer Bosse (PvdA) denkt dat het stadsbestuur weg moet uit de techniek, weg moet uit het juridische door eenvoud te maken. Overleg is altijd nog mogelijk wanneer onenigheid bestaat over de voorgestelde verhouding in de kosten. Dan biedt het stadsbestuur aan de voorkant duidelijkheid, zegt het stadsbestuur waarvoor het gaat. Zoals het nu gaat vindt hij het lastig worden door de vergroting van het aantal oorzaken. Hiermee rondt hij zijn inbreng af.

De heer Virginia (GroenLinks) merkt op dat de aanvullende informatie aan de ene kant meer helderheid heeft gegeven met betrekking tot de schade oorzaken, maar aan de andere kant blijft de vraag bestaan of voldoende bekend is om voor een periode van 30 jaar een vaste route te kunnen uitstippelen. Het is nog steeds onduidelijk of de route die het raadsvoorstel wenst, uiteindelijk de enige juiste is en goedkoper zal uitpakken dan een eventuele andere route.
De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de schadeoorzaken per situatie is niet op voorhand volledig opgehelderd. Het kan zijn dat het ook niet mogelijk is.
Voor zijn fractie is het belangrijk dat geld wordt uitgegeven aan het doel waarvoor het begroot is: het herstel en behoud van het prachtige Utrechtse wervengebied. Dus niet aan een eventuele rechtszaak.
Het extra advies van de Commissie van Wijzen waarom D66 vroeg, lijkt zijn fractie een goede mogelijkheid om die rechtszaak te vermijden, of in ieder geval te beperken. Zijn fractie is heel benieuwd naar de reactie daarop van de wethouder.
Zoals hij aangaf in zijn eerste termijn over dat in harmonie en vertrouwen samenwerken met de eigenaren het allerbelangrijkste is. Ook andere fracties vroegen hiervoor vanavond aandacht. Het vertrouwen is geschonden. Daaraan moet hard gewerkt worden.
Het volledig overnemen van het advies van de Commissie van Wijzen, zal de eigenaren weliswaar enige opluchting geven. Maar wat GroenLinks betreft is daarmee het vertrouwen nog lang niet hersteld. Daarvoor is veel meer nodig. De gemeente wil graag op voet van gelijkwaardigheid met eigenaren samenwerken. Maar de gemeente is in veel opzichten niet gelijk aan een particulier. Hij vraagt of de wethouder kan aangeven hoe in de bestaande verhouding tot een gelijkwaardigheid te komen is. Hij sluit zich ook graag aan bij de vraag van de ChristenUnie over eigenaren met een kleine beurs.
Hoewel het programma uitgaat van veel aandacht voor het handhaven van het verbod op zwaar verkeer, blijft zijn fractie ook in de afgelopen week weer signalen ontvangen van te zwaar verkeer dat zich in het wervengebied begeeft zonder dat daartegen handhavend wordt opgetreden. Dat is slecht voor het vertrouwen. Hij krijgt graag een toezegging van de wethouder dat de handhaving direct met de hoogste prioriteit wordt opgepakt.

Mevrouw Petersen (SP) worstelt met dit dossier. Zij vindt een goede lange termijn oplossing voor het beheer en behoud van het (w)erfgoed belangrijk. Zij vindt het moeilijk om te oordelen over een verdeelsleutel, over schadeoorzaken en verantwoordelijkheid als er nog een aantal zaken niet bekend zijn, als er nog onderzoek wordt gedaan dat later wordt gepubliceerd. In het raadsvoorstel wordt gerept over een onafhankelijk expert; die oordeelt over de schade en de schadeoorzaken en over de verantwoordelijkheid. Zij vraagt het college of het de bedoeling is dat die expert wacht totdat het volgende onderzoek is geweest en totdat er eventueel weer nieuwe schadeoorzaken zijn toegevoegd, of dat die expeert al direct aan de gang gaat.
Verder sluit zij zich aan bij gestelde vragen over het proces en in het bijzonder bij de vragen van D66 over wat het beste proces is om het vertrouwen te herstellen; het gaat uiteindelijk om een investering in de stenen, maar tegelijkertijd ook een investering in de mensen, in de relaties. Zij vindt het belangrijk dat dat goed wordt aangepakt. Zij pleit eerder voor voorzichtigheid inplaats voor het plat slaan van de situatie voor generieke oplossingen. Zij is benieuwd naar de beantwoording.

De heer Van Deún (PVV) merkt op in algemene zin dat de raadsleden hier bijeen zijn als volksvertegenwoordiging, als vertegenwoordigers van de mensen in de stad.
De politiek gaat over de verdeling van geld. Dit dossier is groot, uitgaande van geld. Hij begrijpt dat. De volksvertegenwoordiging is er ook voor de eigenaren van de panden aan de werven. Daarom is hij het helemaal eens met zijn collega in deze raadscommissie, de heer Van der Marel, die zegt het absoluut niet te juridiceren, niet uit te vechten voor de rechter, het absoluut proberen op te lossen. Dan gaat hij mee met de heer Bosse van de PvdA die zegt: “je kan wel heel lang blijven praten maar je moet ook eens knopen durven doorhakken”. Hij zou daartoe willen oproepen in deze raadscommissie. Wat hem betreft kan het stadsbestuur deze mensen niet zo lang in de kou laten staan. Het kost veel geld. Deze panden moeten zoals de domtoren gerestaureerd worden. Daarbij moet het stadsbestuur helpen. Bewoners hebben daarin hun taken en hun rol. Daarmee moet het stadsbestuur creatief omgaan. Die oproep doet hij.

Mevrouw Snippe (Partij voor de Dieren) heeft begrepen van de diverse comités dat ze geen vertrouwen hebben in het raadsvoorstel. Haar fractie deelt het gevoel bij veel fracties dat het stadsbestuur nog niet zoveel verder is gekomen zo lang er zoveel juridische en technische onzekerheden zijn, en ook geen financiële zekerheid en partijen niet weten wat ze precies gaan krijgen wanneer zij akkoord gaan met het raadsvoorstel. De bewonerscomités kunnen zich ook niet vinden in het raadsvoorstel.
Zojuist is al aangegeven dat haar fractie iets voelt voor de suggestie van de ChristenUnie. Zij ziet een beter alternatief niet. Zij verneemt graag van de wethouder welke rol hij hierin ziet voor het tweede advies van de Commissie van Wijzen.
Ook haar fractie ziet graag een beter optreden tegen zwaar verkeer. Ook dat is wat haar betreft cruciaal voor het vertrouwen. Zij sluit zich aan bij het desbetreffende punt van GroenLinks.
In de beantwoording gaf de wethouder aan dat de verantwoordelijkheid voor zaken als verzakking en verdroging, et cetera, zich in de collectieve ruimte bevindt. Maar als het om de monitoring daarvan gaat, vindt de Partij voor de Dieren dat dat de verantwoordelijkheid van de gemeente was en is. Hierin ziet haar fractie een maatschappelijke zorgplicht. Haar fractie mist hier de erkenning door de gemeente.
Haar fractie bracht dit in de eerste termijn ook al aan de orde: de vraag wat de rol van de gemeente in dezen moet zijn. Zij verneemt daarop graag de reflectie van de wethouder. Zij vraagt of de wethouder het met de Partij voor de Dieren eens is dat deze monitoring en vervolgens het ingrijpen, inderdaad een verantwoordelijkheid is van de gemeente. Zij spreekt dan vooral over de autonome zaken.
Over veel van de punten die haar commissie aanstipt in de eerste termijn, wordt haar fractie na de vergadering geïnformeerd: kwetsbare plekken, geschikt voor het versneld autovrij maken, de FUPS het hergebruik van materialen. Haar fractie zal nog moeten wachten op die informatie. Haar fractie pleit opnieuw voor serieuze aandacht voor de dieren en de bomen.

Specifiek over de FUPS: vogels en andere dieren kunnen nu bijna nergens uit de gracht komen. Dit is nu net een probleem waarvoor wel een heldere oplossing is. Haar fractie hoopt op een mooie toezegging hierop van de wethouder. Hiermee rondt zij haar bijdrage af.

De voorzitter schorst de vergadering na overleg met de wethouder voor 5 minuten en heropent die.

De beantwoording

Wethouder Diepeveen vindt het goed dat het bestuur hierover nu spreekt op deze wijze. Hij hoort aan de ene kant waardering voor de brief en de extra informatie. Aan de andere kant hoort hij bedenkingen over de voortgang; of van 15 naar 19 schadeoorzaken als winst beschouwd moet worden. De wethouder wil daar graag op ingaan en aangeven waarom het college de brief heeft gestuurd zoals die is verstuurd. En hij wil ingaan op de vraag hoe gezamenlijk de weg vooruit te vinden is in de komende tijd. Hij denkt dat daarvoor een mogelijkheid is. Hij deelt die behoefte volledig. Die behoefte proeft hij ook bij keldereigenaren.
Het college had een plan van aanpak. De raad is midden vorig jaar daarmee unaniem akkoord gegaan. In dat plan van aanpak is geschetst wat het college in de komende tijd zou doen om te komen tot het programmaplan dat nu voorligt. Daar was heel veel onderzoek en ook een Commissie van Wijzen voor nodig, die op aandringen van de raad er in kwam. In essentie had de commissie het verzoek om te adviseren over drie zaken: (1) samenwerkingsvorm, (2) beheerverantwoordelijkheden en (3) eigendomsverhoudingen. De commissie heeft het college in zekere zin positief verrast, maar zeker ook in de zin dat zij zich ook heeft uitgesproken over schadeoorzaken en schadeveroorzakers en over kostenverdeling. De commissie deed daarover duidelijke uitspraken. Zij stelde voor vanuit het principe eerlijk en eenvoudig te gaan werken en vanuit het principe bewijsvermoeden.
Terugkijkend naar het proces van de afgelopen weken ervaarde het college zich als in het defensief te zijn gedrongen en schreef daarom ook een brief het zegt dat de oorzaken er inderdaad zijn zoals de commissie die naar voren brengt. In de beleving van de wethouder zijn partijen het erover eens dat het belangrijke oorzaken zijn. Hij is het ook met de commissie eens dat een belangrijk deel van die oorzaken in de sfeer ligt van de overheid, c.q. de gemeente.
Het bestuur ziet liever een eenvoudig stelsel van oorzaken. Het college heeft zich in het defensief gevoeld en gedacht te moeten laten zien dat het breder is dan dit en dat de informatie waarmee het bestuur het nu moet doen nog onvolledig is. De heer Virginia vroeg zich af of het bestuur nu voldoende weet voor de route voor de komende 30 jaar. Het college denkt van niet. De informatie is nog onvolledig. Dus nu al voor de komende 30 jaar gaan liggen voor het anker van het bewijsvermoeden zou wat het college betreft niet verstandig zijn.
Aan de andere kant is het ook niet verstandig om het bewijsvermoeden terzijde te leggen. Zo komt het college tot de conclusie dat geen van beide verstandig is. Daarom ziet het college als weg voor zich ermee te beginnen en aan de slag te gaan. Daarmee sluit het college aan op het advies uit de participatiebijeenkomsten met 75 keldereigenaren die adviseerden het vooral klein te maken, het vooral overzichtelijk te maken. Door aan de slag te gaan en stappen te zetten door gezamenlijk zaken concreet aan te pakken is het vertrouwen terug te winnen. In de afgelopen periode is gemerkt dat het vertrouwen dáár het meest is gegroeid waar partijen daadwerkelijk dingen zijn gaan doen.

De heer Van der Marel (VVD) merkt op dat het bewijsvermoeden pas aan de orde komt als het een eventuele zaak zou zijn. Het wil niet zeggen dat er geen tegenbewijs te leveren is. Hij begrijpt niet waarom de wethouder hierover überhaupt spreekt. Dit is niet nodig wanneer tot een minnelijke oplossing wordt gekomen.

Wethouder Diepeveen antwoordt bevestigend. Hij vervolgt zijn betoog. Hij denkt dan ook tegemoet te komen aan de vraag van de heer Van der Marel. In de participatiebijeenkomst zeiden keldereigenaren het klein en overzichtelijk te maken. Tot nog toe is gesproken over een samenwerkingsarrangement, spreken keldereigenaren over de opdeling in rakken, in concrete stukken van de gracht en op basis van goede inspecties, goed feitenmateriaal, goede

onderzoeken over het maken van herstelplannen op het niveau van het rak via een samenwerkingsarrangement. Hij noemt als voorbeeld rak 22 op de Kromme Nieuwe Gracht. Dat is super urgent en daar wil iedereen aan de slag. Als partijen dat samenwerkingsarrangement gaan maken, denkt het college nu dat het verstandig is om daarbij te werken met twee varianten. Misschien komt hij daarmee tegemoet aan de inbreng van de heer Wijmenga die voorstelt een jaar te gaan experimenteren. De varianten waarom het nu gaat, zijn (1) die van het bewijsvermoeden en (2) de variant die werkt op basis van het advies van een schade-expert. Dat in de komende tijd gaan doen, geeft de eigenaren het vertrouwen dat het bewijsvermoeden niet terzijde wordt geschoven maar dat het college wel degelijk het concept van het bewijsvermoeden gaat hanteren, en dat het college daarnaast het andere concept zet: op basis van een advies van een schade-expert.

De stelling van het college is dat het stadsbestuur in ieder geval onderzoek moet doen, concreet op kelderniveau en op rakniveau. Om te komen tot een goed herstelprogramma moeten de oorzaken bekend zijn. Dan mag het bestuur ook geen enkele oorzaak over het hoofd hebben gezien omdat anders het herstelprogramma niet optimaal wordt, of een herstelplan voor het concrete rak en een concrete kelder. Het college moet nieuwsgierig zijn om de schadeoorzaken te willen leren kennen en die op een rijtje te hebben, werkend volgens het principe van een samenwerkingsarrangement. De mensen van de Kromme Nieuwe Gracht kunnen erop rekenen: zodra het programmaplan is vastgesteld, dat het college bij wijze van spreken de volgende dag op de stoep staat om met hen in gesprek te gaan. De urgentie is daar groot. Datzelfde geldt voor de Lijnmarkt en voor de Choorstraat. Ook die locaties zijn super urgent om aan te pakken. Wanneer in het komend jaar partijen een samenwerkingsarrangement gaan maken en dan komen tot een uitwerking op basis van beide varianten, naast elkaar gezet, kan het college daarmee terugkomen bij de raad en dan doet het college dat op basis van veel meer kennis, veel meer extra onderzoek gericht op schadeherstel zoals gedaan in de afgelopen tijd. Dan zijn daadwerkelijk stappen naar elkaar toe te zetten. Dat geeft eigenaren het comfort dat het bewijsvermoeden niet terzijde is geschoven, en dat geeft de gemeente het comfort hoe daar niet per se helemaal aan vast te zitten maar dat partijen in de praktijk gaan merken hoe het werkt met beide principes naast elkaar gezet.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) vraagt verduidelijking. Het klinkt niet onaardig in zijn oren. Hij is benieuwd hoe dit in de praktijk gaat uitpakken. Betekent dit dat pas na het experimenteerjaar tot actie overgegaan wordt, of dat al tijdens dat jaar kelders worden aangepakt. Worden die dan aangepakt op basis vergoeding conform bewijsvermoeden, of conform het advies van de expert.

Wethouder Diepeveen zet uiteen dat het college heeft gezegd het samenwerkingsverband te willen opstellen onder leiding van een onafhankelijke, die het proces op een zorgvuldige manier kan begeleiden. Het college denkt dat dat vertrouwen gaat geven. Het college gaat beginnen met vooronderzoek. Vervolgens zal het college het project voorbereiden, daarna de kelders opengraven, daarna afspraken maken over de kostenverdeling, dan zal daadwerkelijk begonnen worden met het herstel en tot slot zullen partijen overgaan tot evaluatie. Daar hoeft het college geen jaar over te doen. In de eerstvolgende voortgangsrapportage kan het college de raad informeren over de voortgang. Dan is al te zeggen of partijen er in slagen zoveel vertrouwen te winnen op basis van de dubbele varianten (bewijsvermoeden en expertoordeel) zo dat partijen een samenwerkingarrangement kunnen gaan opstellen. Het college rapporteert daarover, over een half jaar, eind 2020, begin 2021. Dan zal het college de raad goed kunnen laten zien wat die twee benaderingen opleveren. Velen hebben gevraagd hoe de Commissie van Wijzen hierin een rol te kunnen geven.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) vraagt voor de scherpte of het herstel gestart is wanneer de raad over een half jaar de rapportage krijgt, of krijgt de raad dan alleen een update.

Wethouder Diepeveen antwoordt ontkennend. In het uitvoeringsplan voor de komende jaren 2021-2023 zal de raad zien dat het daadwerkelijke begin van het herstel van het ingewikkeld rak 22 op de Kromme Nieuwe Gracht plaatsvindt in 2023. Het college heeft grofweg twee jaar voorbereidingstijd nodig. Maar het college kan zeker laten zien hoe het gaat met het samenwerkingsarrangement en hoe partijen er gezamenlijk in slagen vertrouwen op te bouwen

door zowel het bewijsvermoeden als het schade-expertoordeel als methodes daarin te hanteren, en als varianten naast elkaar te zetten.
De heer Virginia (GroenLinks) vraagt verheldering. De raad wordt geïnformeerd door middel van een voortgangsrapportage. Hij vraagt wat de betrokkenheid van de raad betekent voor de voortgang van het proces; stagneert die voortgang totdat de raad een besluit neemt, gaat het proces verder of blijft het openliggen totdat het stadsbestuur er iets van heeft gevonden?
Wethouder Diepeveen zet uiteen dat de voortgangsrapportage geen besluitvormend document is. Hij kan zich voorstellen dat in de komende tijd besluitvormende momenten komen. Dat zal bijvoorbeeld bij de Voorjaarsnota zijn volgend jaar. Nu is gezegd een uitvoeringsplan voor drie jaar te doen. Volgend jaar gaan partijen toe naar de systematiek van vier jaar. Volgend jaar zal het college weer extra middelen gaan vragen en zal er ook weer een raadsbesluit komen. Uiteindelijk zullen op enig moment aan de raad besluiten worden gevraagd hoe hiermee verder te gaan: zijn een aantal vuistregels vast te stellen die in de komende tijd behulpzaam zijn. De wethouder zou dat wenselijk vinden. Hij durft niet te voorspellen dat dat gaat lukken. Het college gaat niet voor niets in het komend jaar experimenteren. Het college doet dat met de geruststellende mededeling dat het bewijsvermoeden door het college aan de ene kant niet wordt omarmd maar zeker ook niet terzijde wordt geschoven. En dat het college die andere methode daarnaast zet. Het college houdt de raad regelmatig op de hoogte via voortgangsrapportages. Wanneer dat vraagt om besluiten komt het college bij de raad terug om die te nemen.
De wethouder vervolgt met in te gaan op de Commissie van Wijzen. Hij hoort velen van de raadscommissie vragen die Commissie van Wijzen een rol te geven. De wethouder denkt zeker dat daarvoor mogelijkheden zijn. Hij denkt niet dat het bestuur zich nu al kan vastleggen op de vorm die dit zou moeten krijgen. Een vorm van betrokkenheid zal in de komende tijd uit te werken zijn. Te denken is onder meer aan het bewijsvermoeden. Wanneer dit in de komende tijd in het samenwerkingsarrangement uitgewerkt gaat worden, kan de wethouder zich heel goed voorstellen de Commissie van Wijzen te laten meekijken, bijvoorbeeld een deeladvies daarover te vragen. Hij kan zich ook voorstellen dat de Commissie van Wijzen meekijkt met hoe die andere vorm in te richten, de vorm van schade-expertadvisering. Er zijn naar het inzicht van de wethouder veel mogelijkheden om de Commissie van Wijzen hierin een rol te geven. De commissie moet hier zelf ook voor voelen. Daarover moet het college ook in gesprek met de particuliere eigenaren. Bij alles wat het doet, streeft het stadsbestuur naar gezamenlijk opdrachtgeverschap, zoals dat ook vormgegeven is in de adviesaanvraag aan de Commissie van Wijzen.
Mevrouw Bijsterbosch (D66) begrijpt hieruit dat de wethouder het uitwerken van het bewijsvermoeden ook aan de Commissie van Wijzen wil vragen.
Mevrouw Snippe (Partij voor de Dieren) vindt dit nog wel heel vrijblijvend. Zij vindt het fijn dat de Commissie van Wijzen opnieuw betrokken kan worden. De wethouder is niet helder over de functie die die Commissie kan krijgen. Zij kan zich voorstellen dat de Commissie van Wijzen die informatie nu juist wel zou willen horen. Zij zoekt meer duidelijkheid.
Wethouder Diepeveen gaat in op de vraag van mevrouw Snippe en brengt in dat de Commissie van Wijzen nog van niets weet. Hij hoopt dat de Commissie nageniet van het mooie werk dat ze heeft gedaan en de goede ontvangst van haar advies. Hij zegt met nadruk “alles onder voorbehoud”: wat wil de commissie en kan zij in de toekomst.
Richting mevrouw Bijsterbosch zegt de wethouder dat hij het bewijsvermoeden zojuist als voorbeeld heeft genoemd. Juist omdat de Commissie van Wijzen het stadsbestuur geadviseerd heeft om te werken met het bewijsvermoeden, kan hij zich voorstellen dat wanneer het college die variant naast die andere gaat leggen, de Commissie van Wijzen juist op het vlak van het bewijsvermoeden op een handige manier kan adviseren/meedenken. Het is ook mogelijk de Commissie van Wijzen en reviewrol te geven. Dat is allemaal uit te werken. Het college weet het nog niet maar gaat er over nadenken en daarover in gesprek met de eigenaren en bovenal met de Commissie van Wijzen zelf.
Mevrouw Zwinkels (CDA) dankt de wethouder voor het antwoord. Zij vindt het mooi te horen dat de gemeente hiervoor openstaat. Zij is nieuwsgierig naar de eventuele uitwerking van hun adviezen, bijvoorbeeld over de organisatiestructuur, of de behoefte die de Commissie van Wijzen

heeft om te kunnen reageren op nieuwe informatie. Zij vraagt of dat ook tot de mogelijkheden behoort om die rol van de Commissie van Wijzen in te vullen.
De heer Virginia (GroenLinks) vraagt in aansluiting hierop of de wethouder kan aangeven dat de middelen niet beperkend gaan zijn welke vorm van samenwerking dan ook gekozen wordt met de Commissie van Wijzen. Zij zal mogelijk onkosten gaan maken waarbij de raad tot nog toe niet stil heeft gestaan. Dat mag dan niet beperkend zijn voor de kwaliteit van hun diensten.
Wethouder Diepeveen lijkt dat laatste de minste zorg. Hij is het ermee eens dat dat nooit beperkend mag zijn. Dat zal het ook niet zijn en dat is in het verleden ook niet gebleken. In de richting van mevrouw Zwinkels zegt de wethouder dat het zijn intentie is er open in te gaan en niet op voorhand iets uit te sluiten. De Commissie van Wijzen betrekken kan heel nuttig zijn. De wethouder benadrukt dat het geen doel op zich is. De betrokkenheid moet wel meerwaarde hebben. Partijen moeten daar gezamenlijk naar op zoek: waar kan dat in zitten? Hij is het met iedereen eens dat de Commissie van Wijzen vertrouwen heeft weten op te bouwen. Het is niet voor niets dat het college in het programmaplan zegt op een aantal punten met de werven-meester, met de onafhankelijke procesbegeleider voor het maken van het samen-werkingsverband, met de onafhankelijke schade expertise in opdracht van zowel particuliere eigenaren als de gemeente, betaald door de gemeente, evenzovele dingen zijn die erop duiden dat het college met het programmaplan de onafhankelijkheid beoogt en de derde deskundigheid voortdurend een plek te geven waar dat mogelijk is.
De heer Bosse (PvdA) vraagt of hij de wethouder hoort zeggen dat hij het proces schade-expert in zijn hoofd heeft zitten, maar dat het proces bewijsvermoeden nog ontwikkeld moet worden en dat hij eventueel daarvoor de Commissie van Wijzen wil betrekken. Hij vraagt hoe een en ander dan parallel kan oplopen in het rak Kromme Nieuwe Gracht.
Wethouder Diepeveen antwoordt niet beoogd te hebben dit zo te zeggen. Het is niet zo dat het college van de andere variant weet hoe het moet. Hij heeft aangehaakt bij wat de Commissie van Wijzen zelf heeft geadviseerd: werken op basis van bewijsvermoeden. Om die reden was zijn gedachte dat juist op het vlak van het bewijsvermoeden de Commissie van Wijzen in de komende tijd bij de uitwerking nuttige adviezen kan meegeven. Hij houdt het open voor elk ander idee. Partijen zitten niet vast op de een of andere route. Het gaat om de vraag waar het meerwaarde heeft, waar het kan helpen. Daarover gaat het college nadrukkelijk in gesprek met de particuliere eigenaren. Het werkt alleen als alle partijen de gezamenlijke aanvliegroute omarmen. De wethouder vervolgt zijn beantwoording.
Hij is het zeer eens met de heer Van der Marel dat juridisch millimeterwerk vermeden moet worden. Hij denkt dat werken met een technische expertbeoordeling voorafgaand aan het opstellen van het herstelprogramma op een concreet rak, of een concrete kelder, van het grootste belang is. Dan doen partijen het vanuit nieuwsgierigheid, en gaan zij vanuit feiten en het op een rijtje zetten van de oorzaken en niet vanuit beelden werken en met elkaar in gesprek. Dat is van het grootste belang om stappen vooruit te zetten in de komende tijd, in de overtuiging van het college.
De wethouder schetst de vragen die te stellen zijn bij het uit te voeren onderzoek gericht op het regelen van oplossingen.
Wethouder Diepeveen merkt veel ondersteuning in de raadscommissie op het vlak van het maken van collectieve afspraken met de HDSR en nutsbedrijven. Daarmee kunnen partijen wat hem betreft morgen beginnen. Dit is een hele belangrijke toevoeging. De wethouder vindt dat heer Wijmenga terecht vroeg of het college dit ergens gaat vastleggen en hij beantwoordt die vraag bevestigend. Hij stelt zich voor dat omdat de benadering die hij hier vanavond naar voren brengt, de benadering van de beide varianten naast elkaar uitwerken, een andere benadering is dan in het raadsvoorstel staat, dat het college een strekt ter vervanging zal leveren waarin het college dit aanduidt en dat zal het college ook doen ten aanzien van de collectieve afspraken met HDSR en de nutsbedrijven en zal het college ook doen ten aanzien van de schade die het gevolg is van boomwortels. De wethouder heeft in de eerste termijn aangegeven dat het een omissie is dat dit niet in het voorstel expliciet is benoemd. Dit alles is terug te vinden in de strekt ter vervanging die het college zal opstellen.

De heer Wijmenga noemde Stadsherstel en het Restauratiefonds voor eigenaren die niet kunnen betalen. Het college denkt dat dat een goede mogelijkheid is. Het college zal daarmee zeker in gesprek gaan. Het college zal ook kijken naar mogelijkheden van leningen; misschien een betalingsregeling, garantstellingssubsidie. Het college zal geen middel onbenut laten. Dit heeft een ruimere betekenis dan alleen de eigenaren die het niet kunnen betalen. Stadsherstel en het Restauratiefonds zitten nadrukkelijk in de sfeer van het vergaren van subsidies en het verkrijgen van externe financiering met een ruimere betekenis dan alleen diegenen die hun eigen schade niet zouden kunnen betalen.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) licht toe dat zijn punt meer bedoeld was om ook naar eigenaren helder te maken welke financieringsmogelijkheden zij zouden kunnen benutten. Het gaat meer om de communicatie dan dat de gemeente dit op zichzelf zou betrekken. Het moet wat hem betreft voor de eigenaren helder zijn waar zij terecht kunnen. Die toezegging zocht hij.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat het college dit moet uitwerken. Het college heeft zeker de bereidheid dit te doen. In de komende tijd zal het college daarover gesprekken voeren met bijvoorbeeld Stadsherstel om na te gaan welke mogelijkheden er zijn.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) doet de suggestie dit in of bij de volgende voortgangsrapportage terug zal laten komen. Zodat de raad weet wanneer hij hierover meer kan horen.

Wethouder Diepeveen bevestigt dat dit zeker in de volgende voortgangsrapportage terechtkomt. Hij houdt het ook voor mogelijk dit een plek te gaan geven in de strekt ter vervanging van het raadsvoorstel. Het college zal daar naar kijken.

Mevrouw Zwinkels vroeg naar de wettelijke en maatschappelijke zorgplicht. Dat is niet eenvoudig in algemene termen te beantwoorden; de maatschappelijke zorgplicht is vooral opgevoerd als het gaat om waterdichtheid omdat daar aan de ene kant die maatschappelijke zorgplicht zit en aan de andere kant op basis van verschillende wetten (de Erfgoedwet, de Woningwet) er ook wettelijke taken en verplichtingen zijn. Bij hemelwater raken die elkaar heel nadrukkelijk. Daarom heeft het college daaraan ook een beschouwing gewijd. Hij kan zich voorstellen dat die ook op andere vlakken aan de orde kunnen zijn. Het college zal in de komende tijd naar bevind van zaken handelen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt “naar bevind van zaken handelen” erg vaag. Zij vraagt of de wethouder kan toezeggen dat hij de raad gaat informeren over meer duidelijkheid over die maatschappelijke zorgplicht, wat daar wel en niet binnen kan gaan vallen.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat zeker te zullen doen. De komende tijd zal het college daarin meer inzicht verwerven. Dit zal ook aan de orde komen in het kader van de uitwerking van het samenwerkingsarrangement. Hij veronderstelt daarop zeker terug te komen in de eerstvolgende voortgangsrapportage.

De heer Bosse vroeg naar de proceskosten. De wethouder voorziet dat heel veel bij de gemeente ligt. In de komende tijd moet heel veel gebeuren; er moeten samenwerkingsafspraken worden gemaakt, vooronderzoek gedaan, expertise ingewonnen en procesbegeleiding, onafhankelijke mensen moeten worden ingeschakeld. Dat zijn allemaal proceskosten die de gemeente in de komende tijd voor haar rekening gaat nemen en de eigenaren daarmee ontzorgen zal, ook in het vaststellen van de oorzaken op individueel kelderniveau en wat er nodig is om tot herstel te komen. Het zal secuur zijn dit te doen in gezamenlijk opdrachtgeverschap zo dat het niet is “wie betaalt, bepaalt” maar dat partijen gezamenlijk aan het stuur zitten.

Als het gaat om de vormgeving van de gelijkwaardigheid tussen de gemeente en particulieren, zit het in bijvoorbeeld een goede organisatie van de dingen, in het echt serieus nemen van particuliere eigenaren. Dat heeft te maken met houding en gedrag, en met het formaliseren van opdracht.

Handhaving krijgt hele hoge prioriteit. Het college is afgegaan van vijf naar zeven uur per dag. Binnenkort gaat het college over op 10:00 uur per dag. De breedtebeperkingen moeten nog worden aangebracht op een behoorlijk aantal plekken. De waarneming uit de raad kan daarmee te maken hebben. Met college is dit aan het opbouwen. Die handhaving wordt door iedereen zeer belangrijk gevonden.

Mevrouw Petersen vroeg of de onafhankelijke expert moest wachten tot het onderzoek is geweest. De wethouder antwoordt dat dat niet hoeft. Het college gaat wel nu eerst het voorlopige deskundigenoordeel omzetten in een definitief oordeel. Het college zal de raad daarover rapporteren in het derde kwartaal. Dan ligt er een steviger basis. Daarbij zegt het college ook dat wijzigingen kunnen ontstaan in het beeld van de oorzaken en van de oorzakencatalagus. Dan ligt er een stevige basis. Dat is ook de basis waarop een onafhankelijk expert concreet op rak- en op kelderniveau vervolgens aan de slag kan.
Richting mevrouw Snippe merkt de wethouder op dat het college bij de commissie terugkomt op de FUPS in de nadere brief na vanavond.
De heer Bosse (PvdA) vraagt hoe te voorkomen onderzoek op onderzoek op onderzoek te gaan krijgen en met terugwerkende kracht heeft in de oude schade oorzaken anders te gaan uitleggen; hij vraagt hoe voor een eenduidige lijn hierin te zorgen.
Wethouder Diepeveen licht toe dat het college steeds meer toegespitst onderzoek gaat doen. Het onderzoek tot nog toe gaat over het grote plaatje: onder meer over de belastbaarheid van de kelder. In de komende tijd zal toegewerkt worden naar hele specifieke onderzoeken gericht op schade herstel. Dat onderzoek zal de kennis verrijken en maakt het specifiek voor locaties. Hij brengt het toenmalige advies van Antea in herinnering: goed kijken op elk rakniveau wat nodig is.
Mevrouw Bijsterbosch (D66) kan zich iets voorstellen bij wat de heer Bosse zegt. Ook zij zit er niet op te wachten dat er bij wijze van spreken plotseling 23 oorzaken zijn bij de volgende voortgangsrapportage. Zij vraagt zich af of nu vast te stellen is dat deze 19 het maximaal zijn. En dat over een half jaar bij de voortgangsrapportage er een weging is van de Commissie van Wijzen: welke oorzaken van het lijstje van 19 zijn nu relevant, zodat na de weging er mogelijk ook nog een aantal van afgaan.
Wethouder Diepeveen brengt in herinnering dat gezegd is dat bij de definitieve deskundigenbeoordeling wijziging kan komen in de schadeoorzaken. Dat zou betekenen dat er een paar afgaan of dat er een paar bijkomen. Dit is niet bekend. Dat zullen partijen gaan ervaren.
Mevrouw Bijsterbosch (D66) vindt dat op zich een helder antwoord. Zij vroeg zich dan af wanneer er een sticker op gaat en wie dat gaat doen. Gaat dat het college doen of iemand anders.
Wethouder Diepeveen antwoordt dat die sticker er niet opgaat. Dat is allemaal kennis die het college benut in de organisatie. Dit is allemaal achtergrondkennis die zeer nuttig is en die vervolgens op rak-niveau duidelijk zal maken welke schade oorzaken aan de hand zijn. Dat hoeven niet alle 19 schade oorzaken te zijn. De wethouder verwacht dat ook niet. Het zal veelal een vrij beperkt aantal schadeoorzaken zijn. De heer Van der Marel zei eerder dat hij zich kon voorstellen dat het om dominante schadeoorzaken kan gaan. Hij noemt een voorbeeld van een dominante schadeoorzaak bij rak22 op de Kromme Nieuwe Gracht.
Voordat het college het werk gaat aanbesteden, wil het goed weten of het geen dingen over het hoofd ziet of er nog andere schadeoorzaken zijn. Dit is in de komende tijd de wijze van werken.

Gemiste vragen
Mevrouw Zwinkels (CDA) had gevraagd hoe de wethouder aankijkt tegen het opstellen van de gebiedsprofielen.

Mevrouw Snippe (Partij voor de Dieren) zou graag nog iets meer willen horen over de rol van de gemeente als het gaat om de monitoring op de autonome oorzaken. Zij vraagt of de wethouder het eens is met haar fractie over dat het de rol van de gemeente moet zijn dat zij dat in de gaten had moeten houden.

Wethouder Diepeveen beantwoordt de vraag van mevrouw Snippe en gaat in op de monitoring. De wethouder vindt dat een logisch iets. Het college monitoort erfgoed en houdt in de gaten hoe het erfgoed erbij staat, of het erfgoed in goede conditie blijft. Die autonome oorzaken zitten in de collectieve sfeer. De wethouder denkt dat de monitoring daarvan eerder bij de overheid ligt dan bij particulieren. In die zin antwoordt hij bevestigend op de gestelde vraag. Het college zal in de komende tijd erover nadenken hoe dat te moeten doen. Hij hoopt in de komende tijd daarin ook

wijzer te worden om te weten hoe op een verstandige manier de vinger aan de pols te houden, wetend dat de onderhouds- en beheersopgave voor het wervengebied een permanente opgave zal zijn. Daarbij is monitoring zeker van belang. Het college heeft dat ook genoemd in het programmaplan.

Mevrouw Bijsterbosch (D66) vindt monitoring sowieso iets van de gemeente.

Wethouder Diepeveen antwoordt bevestigend en refereert daarbij aan het programmaplan. Hij vervolgt zijn beantwoording.

Mevrouw Snippe (Partij voor de Dieren) licht toe dat zij de vraag selde omdat haar haar fractie de erkenning daarvan miste. Dat was de reden waarom zij de wethouder opnieuw om een reflectie vroeg. Het was niet duidelijk gezegd dat de wethouder ook van mening is dat dat de rol is van de overheid en dat de overheid steken heeft laten vallen.

Wethouder Diepeveen hoopt dat hij hiermee de vraag voldoende heeft beantwoord. Het antwoord komt vanuit de erkenning dat dit tot nog toe onvoldoende is gebeurd.

Hij beantwoordt de vraag van mevrouw Zwinkels en verwijst naar zijn antwoord in de eerste termijn aangaande het gebiedsprofiel. Het college vond dit niet het meest urgente. Dat had te maken met de Omgevingsvisie binnenstad. Dat heeft ook te maken met het integraal overleg met bewoners in het wervengebied juist vanuit de samenloop der dingen. Die is in de binnenstad heftig. De organisatie van de gemeente is daarop niet altijd adequaat toegerust. Uit dat besef komt het integraal overleg voort. Dat is het antwoord van het college op wat de Commissie van Wijzen signaleert over de noodzaak om zich als gemeente beter te organiseren en beter aanspreekbaar te zijn.

De voorzitter concludeert dat hiermee de beantwoording in de tweede termijn is afgerond. Zij concludeert dat met de strekt ter vervanging dit agendapunt met de B-status doorgaat naar de raad. De vraag is nu of de commissie tijdig de toegezegde stukken kan krijgen om dit in de raad van 17 juni aan de orde te stellen.

Wethouder Diepeveen antwoordt de stukken niet tijdig gereed te zullen hebben. Dat betekent dat een en ander een collegevergadering later behandeld zal worden. Daarmee zal een raadsbesluit volgende week ook niet haalbaar zijn.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt doorgeleid wordt naar de veegraad van 15 juli. Zij inventariseert de geschatte behandeltijd in de raad.

Mevrouw Sturkenboom (Student & Starter) kondigt een motie aan over functionaliteit en spookkelders.

De heer Bosse (PvdA) denkt aan een motie over een simpeler verdeling. Zijn fractie denkt aan één uur behandeltijd in de raad.

Mevrouw Snippe (Partij voor de Dieren) kondigt een motie aan over FUPS.

De voorzitter concludeert dat de commissie een uur reserveert voor behandeltijd in de raad van 15 juli.

Zij recapituleert de gedane toezeggingen:

De wethouder zal

- Een strekt ter vervanging leveren met daarin opgenomen een werkwijze volgens twee varianten, collectieve afspraken met andere overheden, de schade ten gevolge van boomwortels, en de mogelijkheden voor financiële ondersteuning voor keldereigenaren.

De voorzitter dankt de commissie voor inbreng en aandacht en zij sluit de vergadering van Stad & Ruimte om 22.58 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Eerenberg

zal met betrekking tot agendapunt 3, Raadsvoorstel Ambitiedocument Maatschappelijke Meerwaarde Vastgoed:

- onderzoek laten doen naar buurtstroom op gemeentelijke daken en hoe dat zich verhoudt tot gemeentelijke ambities (Q4 2021) en de raad in een brief hierover informeren.

Wethouder Diepeveen

zal met betrekking tot agendapunt 4, Raadsbrief Prestatieafspraken gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties 2021- 2025

- voor het zomerreces in een brief terugkomen op de 14 niet officiële woongroepen die onderdeel uitmaken van de woningruil tussen BO-ex en SSH
- bij de nieuwe prestatieafspraken, die in het 4e kwartaal 2021 naar de raad komen, inzetten op het leidend laten zijn van het actieplan Middenhuur bij liberalisatie van woningen (van DAEB naar niet-DAEB).
- in juni 2021 schriftelijk terug komen op eventueel gifgebruik door corporaties bij groenbeheer.
- in september 2021 schriftelijk terug komen met beschikbare informatie over het beroep dat gescheiden ouders doen op de voorrangsregeling met buurtbinding.
- de raad in september 2021 de evaluatie van het Algemeen sociaal plan sturen, de actualisatie hiervan volgt later.
- in de volgende rapportage over zelfbeheer terug komen op de mogelijkheden voor corporaties en huurders om zelf aan zelfbeheer te doen.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1938
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 juli 2021
Agendapunt	4
Omschrijving	Raadsvoorstel Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.
ID	2094
Behandelend ambtenaar	Meijer, Peter
Telefoon	06 - 28 21 99 44
E-mail	peter.meijer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	**1 juli 2021**
Gemeenteraad	15 juli 2021

Toelichting

Raadsbrief met toelichting op verzoek versnelde behandeling wordt nagezonden

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ruimte
Opsteller	Peter Meijer
Kenmerk	8917388
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. te verwerken.

2. Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01 vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Voor deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is een actualiserend bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan legt de huidige gebruikssituaties vast en beperkt daarmee - net als de voorbereidingsbesluiten die de afgelopen jaren zijn genomen - de planologische (milieu)ruimte voor enkele bedrijven. Ook voorkomt het nieuw bestemmingsplan dat de bestaande particuliere parkeergelegenheid in deelgebied 6 aangeboden kan gaan worden aan partijen van buiten het gebied i.c. autobezitters uit Merwede (deelgebied 5) en worden de bestaande bouwhoogtes vastgelegd. Tot slot zorgt het nieuwe plan ervoor dat de planologisch-juridische regeling voldoet aan de Omgevingswet.

Context

Aanleiding

Voor de Merwedekanaalzone (deelgebieden 4, 5 en 6) is een omgevingsvisie opgesteld. In de omgevingsvisie zijn de gemeentelijke ambities van gezonde verstedelijking opgenomen en is een robuust ruimtelijk raamwerk uitgewerkt dat ruimtelijke en sociale verbindingen legt tussen het gebied, de omliggende wijken en de stad.

De prognose is dat de stad Utrecht groeit van 340.000 in 2016 naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040 (https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/). Utrecht wil deze groei faciliteren door inbreiding met als basis het koesteren en versterken van de huidige kwaliteit van Utrecht. De Merwedekanaalzone is een van de gebieden waar door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een groot deel van de binnenstedelijke groei moet worden opgevangen. Daarom wil de gemeente Utrecht in de Merwedekanaalzone 10.000 woningen realiseren met bijbehorende voorzieningen en werkgelegenheid. Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone kan hierin een belangrijke rol spelen en daarom willen we voorkomen dat het gebied minder geschikt wordt voor transformatie, Daarnaast past het plan in de opgave om de beheersverordeningen in aanloop naar de Omgevingswet om te zetten in bestemmingsplannen.

Juridische context

Vaststelling van een bestemmingsplan is een bevoegdheid van de raad. Na de vaststelling van dit bestemmingsplan is beroep mogelijk bij de Raad van State.
Tevens ontstaat door de vaststelling van dit bestemmingsplan een titel tot onteigening (maar dit betekent nog niet de start van de onteigening).

Beoogd effect

Het bestemmingsplan richt zich voornamelijk op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de actuele functionele en ruimtelijke structuur.

Resultaten ter inzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 19 maart 2021 tot en met donderdag 29 april 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad. Er zijn 7 zienswijzen ingediend. Zienswijze 7 is buiten de termijn van ter inzagelegging ontvangen. Daarop is bij de indiener van die zienswijze nagegaan waarom de zienswijze niet eerder kon worden verzonden. Daarvoor kon indiener geen verschoonbare reden geven. De zienswijze zal daarom buiten behandeling worden gelaten. De overige zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad:

- *Op 15 oktober 2020 heeft de raad het voorbereidingsbesluit Merwedekanaalzone vastgesteld (agendapunt 11).*
- *Op 21 november 2019 heeft de raad het voorbereidingsbesluit Merwedekanaalzone vastgesteld (agendapunt 13).*
- *Op 29 november 2018 heeft de raad het voorbereidingsbesluit Merwedekanaalzone vastgesteld (agendapunt 8).*
- *Op 8 februari 2018 heeft de raad de Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectraportage (MER) vastgesteld (agendapunt 6)*
- *Op 8 februari 2018 is raadsbrief Milieueffectrapportage en Ruimtelijke Agenda*

Merwedekanaalzone behandeld in de raad (agendapunt 15.1).
- *Op 21 december 2017 heeft de raad het voorbereidingsbesluit Merwedekanaalzone vastgesteld (agendapunt 8).*

Omgevingsvisie
- *Op 14 maart 2021 staat de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 uitwerking van de Ruimtelijke Agenda op het raadsvoorstellenoverzicht.*
- *Op 8 februari 2018 heeft de raad de Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectraportage (MER) vastgesteld.*

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o, teverwerken;
Argumenten	
1.1	In het vaststellingsrapport zijn de zienswijzen samengevat en is daarover een belangenafweging gemaakt tussen het belang van de zienswijze indiener en het belang van het beleidsvoornemen uit het bestemmingsplan.
	De zienswijzen gaan over parkeren en bereikbaarheid, twee bedrijven zijn van mening dat het door de voorgestelde regeling in het bestemmingsplan beperkt wordt in hun bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden, een tankstation dat LPG wil blijven verkopen en eigenaar/ontwikkelaar van een kantorencomplex die wil dat zijn plannen voor transformatie van de locatie een plek krijgen in het bestemmingsplan. De zienswijzen 2 en 6 geven aanleiding om het plan aan te passen. Omdat zienswijze 7 buiten de termijn is ingediend blijft deze als zienswijze buiten beschouwing. Het betreft een bedrijf waaraan in het ontwerp bestemmingsplan een te lage milieucategorie is toegekend en een kantoor waarbij de voorheen geldende beheersverordening niet goed vertaald was naar het bestemmingsplan. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening hebben wij bij de ambtelijke wijzigingen alsnog de inhoud van die zienswijze 7 betrokken. De aanpassingen worden in hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport uitgelegd.
1.2	De zienswijze 2, onder punt 1 en zienswijze 6 onder punt 4 geven aanleiding om het bestemmingsplan op 2 punten aan te passen.
	Zienswijze 2 onder punt 1 betreft een groothandel. Op basis van de inventarisatie voor het ontwerp was dit als een bedrijf in de milieucategorie 2 ingeschat. Op basis van de zienswijze is vastgesteld dat een categorie 3.1 beter op zijn plaats is. Omdat de gemeente enerzijds bestaande bedrijven niet in hun huidige feitelijke bedrijfsvoering wil beperken, maar anderszijds het plangebied voor de toekomst wel beschikbaar willen houden voor een stedelijke transformatie is voor het bedrijf in artikel 4.1 van het bestemmingsplan een maatwerk bestemming opgenomen en een regeling dat bij beëindiging van het bedrijf uitsluitend een categorie 2 bedrijf mag terugkomen. Daarom is op de verbeelding een aanduiding 'groothandel' opgenomen en is de toelichting in paragraaf 4.2. van het bestemmingsplan aangevuld met een subparagraaf 4.2.1 waarin de regeling voor het betreffende bedrijf wordt uitgelegd. De zienswijze 6 onder punt 4 betreft een kantoor waarvan de bouwregeling op de verbeelding per abuis samengevoegd is met die van een naastgelegen perceel. Dit is hersteld door voor beide percelen een eigen regeling op te nemen op de verbeelding.
1.3	In het plan zijn enkele noodzakelijke ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

	Om het uitplaatsen van de LPG verkoop ter plaatse van het benzinestation op termijn mogelijk te maken was in het ontwerpbestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Onder de Omgevingswet is het echter niet meer mogelijk om van een dergelijke bevoegdheid gebruik te maken. Omdat de gemeente met de exploitanten van het tankstation in overleg is over stopzetting van de LPG verkoop ter plaatse is de wijzigingsbevoegdheid uit artikel 3.6 geschrapt en vervangen door een uitsterfconstructie in artikel 3.1 van het bestemmingsplan. Zienswijze 7 is buiten de termijn ingediend en kan als zienswijze daarom niet in behandeling genomen worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel beoordeeld of de zienswijze tot een ambtelijke aanpassing van het plan moet leiden. Dat is het geval omdat ter plaatse een bedrijf een activiteit (reparatie van vrachtauto's) uitoefent die in categorie 3.2 valt van de Lijst van bedrijfsactiviteiten. Hiervoor wordt in artikel 4.1 een maatwerk bestemming in het bestemmingsplan opgenomen, als ook een uitsterfconstructie. Op de verbeelding wordt ten behoeve van de maatwerkbestemming een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's ' opgenomen. In het nieuwe bestemmingsplan worden de bestemmingsmogelijkheden zo veel mogelijk een op een overgenomen uit de hier voor geldende Beheersverordening. Daarin was voor de percelen Kadastraal bekend als Utrecht R 1097, R908 en R855 de aanduiding 'gemengd' opgenomen. Bij het ontwerpbestemmingsplan is deze aanduiding per abuis niet opgenomen. Dit is hersteld. Dit leidt tevens tot een aanpassing van artikel 8.1 waarin een regeling voor betreffende de aanduiding is opgenomen. Op het moment van ter inzagelegging van het bestemmingsplan waren nog niet alle vooroverlegreacties ontvangen. Naar aanleiding van het vooroverleg is de tekst in paragraaf 6.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan geactualiseerd.
Beslispunt	
2	Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01 vast te stellen.
Argumenten	
2.1	<u>Het bestemmingsplan draagt bij aan de toekomstige transformatie naar een gemengd woon-werkgebied</u>
	Het bestemmingsplan is een actualiseringsplan, bedoeld om de bestaande situatie vast te leggen (conserveren) en te voorkomen dat zich eventuele nieuwe ontwikkelingen voordoen die een belemmering vormen voor de toekomstige transformatie van dit deel van Merwedekanaalzone naar een hoogstedelijk, gemengd woon- en werkgebied met een betere aansluiting op de omgeving. Kortom, een noodzakelijke stap om in de toekomst ook dit deel van de stad gezonder, groener en duurzamer te maken volgens de ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Om te voorkomen dat het gebied in de toekomst minder geschikt wordt voor transformatie naar een gemengd stedelijk gebied met wonen en werken wordt voor een aantal bedrijven de maximum toegestane milieucategorie verlaagd en vastgelegd overeenkomstig de feitelijke situatie. Met deze maximering wordt voorkomen dat zich in het gebied nieuwe bedrijven kunnen vestigen met een milieucategorie die niet past in een gemengd woon-werkgebied. Feitelijk verandert dit niks voor de bestaande bedrijven in het gebied, aangezien uit inventarisatie blijkt dat de meeste van de huidige bedrijven geen gebruik maken van de nu nog in delen van het gebied toegestane categorieën 3.1 en 3.2. De zittende bedrijven worden dus niet belemmerd in hun huidige bedrijfsvoering, maar in enkele gevallen wel beperkt in hun uitbreidings- en/of verkoopmogelijkheden (uitsterfconstructie). Dit is noodzakelijk om te voorkomen dat het gebied minder geschikt wordt voor transformatie naar een gemengd stedelijk woon/werkgebied, zoals voorzien in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Ook worden bestaande bouwhoogtes vastgelegd en wordt een regeling opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies. Deze regeling is randvoorwaardelijk voor de

	mobiliteitsstrategie van Merwede (deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone) en moet voorkomen dat er parkeeruitwijkgedrag vanuit deelgebied 5 naar deelgebied 6 zou kunnen plaatsvinden
Kanttekening	
2.1	Door het bestemmingsplan nemen we planologische ruimte weg bij de bedrijven.
	In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen mogelijk gemaakt wel worden bestaande bestemmingen gewijzigd. De gebruiksmogelijkheden van een aantal bedrijven wordt teruggebracht tot hetgeen feitelijk aanwezig is, waardoor er zich in het gebied geen zwaardere bedrijven meer kunnen vestigen. Daarnaast wordt de oude regeling die alleen goothoogten regelde in het gebied vervangen door het vastleggen bouwhoogten. Tenslotte wordt er een regeling voor het parkeren opgenomen die uitwijkgedrag uit omliggende wijken moet voorkomen. Om die reden is een risico analyse planschade opgesteld. Hieruit volgt dat er voor een aantal bedrijfskavels als gevolg van de aanpassing van de milieucategorie planschade te verwachten is. Binnen de reserve Grondexploitaties hebben wij een reservering opgenomen voor het risico planschade bij actualiserende bestemmingsplannen.

Financiën

Vanwege de maximering van de toegestane milieucategorie is een planschaderisico-analyse gedaan, waarvoor - in het kader van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan - zicht op dekking moet zijn.
Om inzicht te krijgen in het planschaderisico is een worstcase-scenario inschatting gedaan van de totale planschade; als alle partijen die te maken hebben met de milieucategorie een claim zouden indienen èn deze volledig toegewezen zouden krijgen. Er kan tot 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een claim worden ingediend. Of er claims volgen, is niet op voorhand te zeggen en als er claims worden ingediend, dan is het nog de vraag of dit ook tot uitkering van een schadebedrag leidt. Dit wordt beoordeeld door een onafhankelijk bureau. Bij die beoordeling spelen aspecten als voorzienbaarheid en daarmee actieve dan wel passieve risicoaanvaarding een belangrijke rol. Dit geldt zowel voor de percelen in vol eigendom als de percelen die in erfpacht zijn uitgegeven.
De mogelijke planschadeclaims kunnen niet worden gedekt uit het gebied, aangezien er nog geen ontwikkeling is. Daarom houden wij rekening met het opvangen van het planschaderisico in de reserve Grondexploitaties. In het MPR 2021 hebben wij een reservering opgenomen voor het risico planschade bij actualiserende bestemmingsplannen. Deze reservering maakt onderdeel uit het investeringspakket in het kader van de groei van de stad bij de Voorjaarsnota 2021. De eventuele kosten voor de planschade uit voorliggend bestemmingsplan kunnen hieruit gedekt worden.

Vervolg

De indieners van de zienswijzen worden via een brief op de hoogte gesteld van het vaststellingsbesluit. Na vaststelling wordt het bestemmingsplan met het vaststellingsbesluit, digitaal gepubliceerd op overheid.nl en op het internet op de websites https://www.utrecht.nl/bestemmingsplan en www.ruimtelijkeplannen.nl. De besluiten met bijbehorende stukken worden zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen beroep instellen bij de Raad van State.

Participatie

Alle eigenaren in het gebied zijn per brief op de hoogte gebracht van het ontwerpbestemmingsplan en de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. Ook zijn ze uitgenodigd voor een digitale bijeenkomst (vanwege corona) waar het ontwerpbestemmingsplan nader is toegelicht en men vragen kon stellen over de inhoud en het proces. Deze bijeenkomst is gecombineerd met de terugkoppeling over het besluitvormingstraject van Omgevingsvisie deel 2 en de gelijktijdig lopende besluitvorming over de invoering van betaald parkeren in het gebied, zodat alle partijen weer op hetzelfde informatieniveau zijn. Daar waar nodig zullen ook maatwerkgesprekken plaatsvinden met partijen die specifieke vragen hebben over hun positie in het gebied.

Communicatie
Onder het kopje vervolg is aangegeven hoe we het besluit bekendmaken.

Niet-Referendabel
De referendumverordening is niet van toepassing op het raadsvoorstel omdat het een raadsbesluit tot vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan betreft (artikel 3 lid 2 onder fVerordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Link naar plan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.
- Het vaststellingsrapport
- Bestemmingsplan Merwedekanaalzonen deelgebied 6, Zeehaenkade (pdf)
- Vebeelding bestemmingsplan Merwedekanaalzonen deelgebied 6, Zeehaenkade (pdf

Bijlagen informatief
-

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Doelstelling 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Geldende plannen 8
1.4 Bestemmingsplanmethodiek 9
1.5 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 13
2.3 Gemeentelijk beleid 16

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 25

3.1 Inleiding 25
3.2 Ruimtelijke structuur 25
3.3 Functionele structuur en toegestane bebouwing 28

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 41

4.1 Algemeen 41
4.2 Feitelijke waardering maximale milieucategorie voor bedrijven 43
4.3 Een nieuwe regeling voor parkeren 44
4.4 Aanvulling op toegestane goot- en bouwhoogte 44
4.5 Recente ontwikkelingen aan het plangebied toegevoegd 44

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 47

5.1 Inleiding 47
5.2 Milieueffectrapportage 47
5.3 Bedrijven en milieuzonering 47
5.4 Geluidhinder 50
5.5 Externe veiligheid 50
5.6 Luchtkwaliteit 51
5.7 Bodem 51
5.8 Water 51
5.9 Archeologie 52
5.10 Kabels en leidingen 54
5.11 Conclusie 54

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 55

6.1 Economische uitvoerbaarheid 55
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 55

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 57

7.1 Inleiding 57
7.2 Planvorm 57
7.3 Opbouw regels 57
7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken 58
7.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen 58
7.6 Systematiek van de bestemming Wonen 59
7.7 Artikelsgewijze toelichting 59

7.8 Lijst van Bedrijfsactiviteiten 64
7.9 Lijst van Bedrijven functiemenging 65
7.10 Lijst van Horeca-activiteiten 67
7.11 Handhaving 69
Bijlagen toelichting 71

Bijlage 1 Planschaderisicoanalyse 73

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 96

Artikel 1 Begrippen 96
Artikel 2 Wijze van meten 102

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 103

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen 103
Artikel 4 Bedrijventerrein 104
Artikel 5 Cultuur en ontspanning 105
Artikel 6 Gemengd 106
Artikel 7 Groen 108
Artikel 8 Kantoor 109
Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied 109
Artikel 10 Waarde - Archeologie 110
Artikel 11 Water 110
Artikel 12 Waterstaat - Waterkering 110
Artikel 13 Wonen 111

Hoofdstuk 3 Algemene regels 113

Artikel 14 Anti-dubbeltelregel 113
Artikel 15 Algemene bouwregels 113
Artikel 16 Algemene gebruiksregels 114
Artikel 17 Algemene aanduidingsregels 114
Artikel 18 Algemene afwijkingsregels 114
Artikel 19 Overige regels 115

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 116

Artikel 20 Overgangsrecht 116
Artikel 21 Slotregel 116
Bijlagen regels 117

Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten 118

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging 137

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten 141

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling

De gemeente Utrecht wil voorbereid zijn op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022. Om deze reden is er voor gekozen om voor het hele grondgebied van de gemeente te beschikken over actuele bestemmingsplannen en worden bijvoorbeeld ook actuele beheersverordeningen vervangen door bestemmingsplannen.

Het nieuwe bestemmingsplan richt zich daarnaast , vooruitlopend op de transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone, voornamelijk op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

Dat wil zeggen dat bij een aantal bedrijven de maximum toegestane milieucategorie wordt vastgelegd conform de feitelijke situatie en dat er een regeling wordt opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies. Ook worden bestaande bouwhoogtes vastgelegd.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan het Merwedekanaal in Utrecht. Het plangebied wordt begrensd door:

- aan de noordkant de Beneluxlaan;
- aan de oostkant het Merwedekanaal;
- aan de zuidkant de afrit van de A12;
- aan de westkant de Europalaan.

De plangrenzen van het bestemmingsplan sluiten aan op die van recente juridisch-planologische regelingen.



Begrenzing plangebied (bron: luchtfoto Atlas leefomgeving, 2019)

1.3 Geldende plannen

Dit bestemmingsplan vervangt voor de locatie van het plangebied de volgende bestemmingsplannen en beheersverordeningen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	30 november 2017	
Beheersverordening 'Algemene regels actualiseren'	30 november 2017	
Bestemmingsplan 'Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 - 6, Merwedekanaalzone'	13 februari 2014	
Bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden 2016'	1 december 2016	
Bestemmingsplan 'Casino, Winthontlaan 8 - 10, Merwedekanaalzone'	7 juni 2018	

Tabel: Vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen

1.4 Bestemmingsplanmethodiek

Het bestemmingsplan richt zich op de actualisering van het ruimtelijk beleid voor de Merwedekanaalzone, deelgebied 6. De bestaande ruimtelijk-functionele structuur vormt daarbij de basis. Er worden op maat gesneden regelingen geformuleerd.

Het plan

Bij het bestemmen van dit deel van de Merwedekanaalzone geldt - vanuit het principe van het respecteren van bestaande rechten - dat de inhoud van het voorheen geldende bestemmingsplan in dit plan wordt 'overgenomen', tenzij dit op grond van geldend beleid niet gewenst is.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de onderdelen van het planvoornemen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: SVIR) vastgesteld. In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het kabinet schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. In de structuurvisie worden belangrijke accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden, die sterk verschillen met het voorgaande nationaal ruimtelijke beleid. Daarbij wordt het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, staan in de AMvB Ruimte (ook wel bekend als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – Barro). De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen moeten gemeenten zich houden aan bij AMvB of verordening gestelde regels. Nieuwe of gewijzigde regels moeten binnen een bepaalde termijn in de bestaande bestemmingsplannen worden verwerkt. Dit kan betekenen dat gemeenten bestemmingsplannen moeten aanpassen aan de AMvB Ruimte.

Conclusie

Het SVIR bevat geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, vastgesteld op 30 december 2011) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd is op eerdere PKB's en beleidsnota's die in de SVIR worden

herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

1. project Mainportontwikkeling Rotterdam;
2. kustfundament;
3. grote rivieren;
4. Waddenzee en waddengebied;
5. defensie, en
6. erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Plangebied

In het Barro is aangegeven dat het plangebied ter plaatse van de Romeinse Limesis gelegen. De bescherming hiervan is verder uitgewerkt in de Provinciale verordening. Verder zijn in het Barro geen specifieke regels opgenomen die van belang zijn voor het plangebied.

Het plangebied ligt in een radarverstoringsgebied van radarstation Soesterberg, zoals aangegeven in het Barro. In dit gebied gelden beperkingen voor bestemmingsplannen voor een goede werking van de radar op het radarstation. Het gaat hier om hoogtebeperkingen voor bouwen, bouwwerken en windturbines.

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en derde lid) (2017)

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder het bestemmingsplan.

Beschrijving behoefte
De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Er worden geen nieuwe vierkante meters wonen, kantoren of bedrijventerrein toegevoegd. Gelet hierop is een verdere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie- en verordening

Gedeputeerde Staten hebben de ontwerpen van de Omgevingsvisie en -verordening van de provincie Utrecht en het bijbehorende milieueffectrapport (planMER) op 17 maart 2020 vastgesteld. Doordat de Omgevingswet een jaar later dan gepland - dus op 1 januari 2022 - in werking treedt, is er ter overbrugging een interim Omgevingsverordening nodig.

In de Ontwerp Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uitziet. Met de Omgevingsvisie geeft de provincie richting aan de toekomstige leefomgeving. In de Omgevingsverordening staan de regels die daarvoor nodig zijn. Het is niet eenvoudig om deze leefomgeving in te richten. De provincie wil zich onder andere voorbereiden op:

- de extra woningen die gebouwd moeten worden;
- de toename van werkgelegenheid;
- de toename van verkeer;
- de energietransitie;
- de klimaatverandering;
- de veranderingen in de landbouw.

Aan deze (nieuwe) ontwikkelingen wil de provincie ruimte geven. Verder vindt de provincie het belangrijk om de bestaande kwaliteiten van de provincie Utrecht te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen.

In de Omgevingsvisie zijn zeven thema's uitgewerkt. Per thema maakt de provincie belangrijke keuzes:

1. stad en land gezond:
"We zorgen ervoor dat de woon-, werk- en leefgebieden gezond zijn en uitnodigen tot bewegen (te voet of per fiets). Ook willen we dat er in en rondom steden en dorpen voldoende groene gebieden zijn om te recreëren".

2. klimaatbestendig en waterrobuust:
"We beschermen onze provincie tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte). Ook gaan we de bodemdaling tegen, met name in de veenweidegebieden."

3. duurzame energie:
"We stimuleren energiebesparing, evenals het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water."

4. vitale steden en dorpen:
"We bouwen nieuwe woningen en bedrijven vooral op plekken binnen de bebouwde kom. En op plekken die goed met trein, bus, tram en fiets te bereiken zijn."

5. duurzaam, gezond en veilig bereikbaar:
"We leggen nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden aan tussen de woon-, werk- en leefgebieden. Ook willen we beter gebruik maken van de bestaande wegen."

6. leven landschap, erfgoed en cultuur:
"We zorgen goed voor de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen, en we willen dat veel mensen kunnen genieten van die fraaie plekken. Ook vinden we het belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) met het aantal inwoners meegroeit."

7. toekomstbestendige natuur en landbouw:
"We beschermen de natuur en leggen nieuwe natuurgebieden aan die we onderling met elkaar verbinden. We helpen boeren om een omslag te maken naar kringlooplandbouw. Dat betekent voedsel produceren met zo min mogelijk verlies aan grondstoffen en een zorgvuldig beheer van bodem, water en natuur."

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. De provinciale omgevingsvisie en -verordening bevatten geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied en vormen dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen teneinde bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

Plangebied

Het plan is gelegen in het binnenstedelijke transformatiegebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijk woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat. De afgelopen jaren zijn in het plangebied al enkele kleinschalige (woning)bouwontwikkelingen gerealiseerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk actualiserend van aard. In het plangebied zijn nu voornamelijk kantoren en bedrijven gevestigd. Om de beoogde transformatie van de Merwedekanaalzone naar (meer) wonen in het plangebied mogelijk te maken, sorteert de gemeente nu al voor door middel van het bestemmen van de feitelijk situatie. Dit kan omdat een aantal in het plangebied gevestigde bedrijven een lagere milieucategorie heeft dan dat de geldende beheersverordening toestaat. Dit bestemmingsplan draagt daarmee bij aan de beoogde transformatie en is daarmee in overeenstemming met het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

2.2.3 Economische Visie 2020 - 2027 Focus op een vitale en duurzame economie

De provincie Utrecht wil het economische beleid de komende jaren focussen op een duurzame en vitale economie. Met het beleid wil de provincie de economie robuuster maken voor economische schokken en klaar maken voor toekomstige veranderingen. De economische visie is gericht op alle partijen in het economisch systeem: ondernemers, werknemers, kennisinstellingen, gemeenten, belangenorganisaties etc.

De missie van de economische visie is: "Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. Specifiek gericht op economie werkt de provincie Utrecht aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers en maakt innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk". Om deze missie te kunnen realiseren werkt de provincie aan de volgende beleidsdoelen:

- het bedrijfsleven en werknemers zijn toegerust op de toekomst;
- het economisch profiel (gezond stedelijk leven) is sterk, competitief en zichtbaar;
- bedrijven en (kennis)instellingen zijn innovatief sterk;
- er zijn voldoende vestigingsmogelijkheden in aantal en kwaliteit.

In de economische visie zijn aan bovengenoemde beleidsdoelen meerjarendoelen en hoofdactiviteiten gekoppeld.

Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en respecteert de in het plangebied aanwezige bedrijven en kantoren. Het aantal vierkante meters bedrijven en kantoren wordt niet

gewijzigd. De economische visie vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.2.4 Mobiliteitsplan 2015-2028

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma en is vastgesteld door Provinciale Staten op 7 juli 2014. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijndoelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van de provincie goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de visie welke rol de provincie op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Dit wordt iedere vier jaar geconcretiseerd in een Mobiliteitsprogramma waarin is verwoord welke acties (op kortere termijn) nodig zijn en welke samenhang deze hebben met de langetermijndoelen.

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht, aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van de provincie. Er wordt ingezet op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en goederen snel op hun bestemming brengt, maar dat ook dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeftes als duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn.

Van belang hierbij is:

- het versterken van bestaande netwerken;
- het verbinden van netwerken;
- het verbinden van vraag en aanbod aan infrastructuur en mobiliteitsdiensten.

Plangebied

In de transformatie van de gehele Merwedekanaalzone wordt ingezet op een vernieuwende mobiliteitsstrategie gericht op het beperken van automobiliteit en het versterken van deelmobiliteit en bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard. Het is te verwachten dat op termijn steeds minder verkeersbewegingen in het plangebied plaatsvinden doordat ook het plangebied op termijn meer en meer naar een woon-werkgebied zal transformeren. Dit is in overeenstemming met het het Mobiliteitsplan 2015-2028.

2.2.5 Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)

De essentie van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 is verdichting en kwaliteitsverbetering. Dit houdt in het vinden van een oplossing voor de spanning tussen de behoefte aan ruimte om te wonen en te werken voor het groeiend aantal huishoudens en de behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijke- en economische ontwikkeling.

Woningbouw
Het woningbouwprogramma voor de periode 2015-2030 bedraagt in totaal 68.700 woningen, waarvan 15.000 in Almere zijn gepland. De Ontwikkelingsvisie concentreert de nieuwe woningbouw sterk in bestaand bebouwd gebied: 35.800 woningen zal in bebouwd gebied worden gerealiseerd en 32.900 woningen buiten bebouwd gebied. Nieuwbouw in bestaand gebied is mogelijk door verdichting in stadsdelen en herstructurering van verouderde locaties. De A12-zone en stationsgebied Amersfoort zijn projecten waar in de periode 2015-2030 door transformatie kan worden bijgedragen aan verdichting en kwaliteitsverbetering. De Noordvleugel Utrecht ziet goede mogelijkheden om de complexe binnenstedelijke opgave, waaronder de A12-zone en het stationsgebied van Amersfoort, als nieuw sleutelproject te definiëren.

Werklocaties
Voor bedrijventerreinen heeft de Noordvleugel Utrecht de uitbreidingsbehoefte voor de periode 2015-2030 berekend op 410 ha bruto. De regio heeft, in overleg met het Rijk, zich de ambitie gesteld om bestaande en nieuwe bedrijventerreinen tien procent intensiever te gebruiken dan nu het geval is. De intensivering zal vorm krijgen door toepassing van de SER-ladder. Daardoor is de planningsopgave tien procent lager: 410 in plaats van 455 ha. De realisatiemogelijkheden zijn echter beperkt: slechts voor 179 ha kan op eigen grondgebied worden ingevuld. Op korte termijn wordt bekeken hoe de vraagzijde zich ontwikkelt en welke mogelijkheden aan de aanbodzijde kunnen worden gevonden voor het ruimtetekort. Het beleid van de regionale overheden om de ontwikkeling van kantoren te concentreren op toplocaties die goed bereikbaar zijn, zal in hoofdlijnen worden voortgezet.

Voorwaarden
De woningbouw en de ontwikkeling van werklocaties dienen te voldoen aan de volgende randvoorwaarden voor het behoud van de kwaliteit van het gebied en voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling als geheel:

- Indien het mogelijk is om de grote binnenstedelijke opgave in de regio Utrecht tot stand te brengen, worden daarmee kosten van nieuwe weginfrastructuur beperkt.
- De groeiende binnenstedelijke bevolking is tegelijk een randvoorwaarde om het hoogwaardig openbaar vervoer rendabel te maken.
- Het buitengebied dient voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden te bieden.
- Het grootste deel van de nieuwe recreatiemogelijkheden zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd.
- Daarnaast is er een sterke focus op de aanleg van stad-landverbindingen.
- Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m^2 recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.
- Enkele gebieden komen niet of in beperkte mate voor uitleg in aanmerking. Met name aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht, in de veenweidegebieden, is de problematiek rondom water én bodemdaling complex.
- In de diepe droogmakerijen in of aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht liggen urgente wateropgaven. Hier wordt gestreefd naar vernatting al dan niet in combinatie met functieverandering.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Er worden geen nieuwe vierkante meters wonen, kantoren of bedrijventerrein toegevoegd. De ontwikkelvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 vormt daarmee geen belemmering voor dit plan.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Coalitieakkoord 'Utrecht ruimte voor iedereen'

Op 1 juni 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 'Utrecht: ruimte voor iedereen' verschenen. Het coalitieakkoord bestaat uit drie onderdelen:

- Plaats voor iedereen

Het eerste deel van het akkoord bevat verschillende maatregelen op het gebied van onderwijs, economie, werk, sport, welzijn, zorg en veiligheid. Samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en vrijwilligers maken we van Utrecht een plaats voor iedereen.

- Gezonde groei voor iedereen

Het tweede deel van het akkoord bevat maatregelen over wonen, mobiliteit, nieuwe energie en een gezonde omgeving om in te leven. We vinden dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Ook willen we graag koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie.

- De kracht van iedereen

Het derde deel van het akkoord gaat over hoe we de genoemde doelen willen bereiken, samen met Utrechters en andere betrokkenen.

Om te komen tot gezonde groei voor iedereen worden onder andere de volgende maatregelen genomen:

- samen met marktpartijen maken we vanaf het begin van deze collegeperiode afspraken over het verhogen van het tempo in gebiedsontwikkelingen in alle woningcategorieën;
- we streven er naar dat in 2040 in Utrecht 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad en 25% tot de middencategorie;
- bij nieuwe ontwikkelingen zijn groen, een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en circulaire bouw belangrijk. We bevorderen klimaatadaptatie bijvoorbeeld via verticale bossen (hoogbouw), groene gevels en het voorkomen van verstening;
- één van de manieren om ruimte te maken voor een goede openbare ruimte is meer focussen op hoogbouw;
- dierenwelzijn heeft onze zorg. Bij bouwen houden we rekening met stadsvogels en vleermuizen. Daarnaast hebben we oog voor het beschermen van inheemse soorten.

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Hierbij is het belangrijk om de groei van de stad en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan de energietransitie en daarvoor worden onder meer de volgende stappen genomen:

- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- alle nieuwbouwwoningen zijn aardgasvrij en minimaal energieneutraal. We nemen duidelijke duurzaamheidseisen op in tenders voor gebiedsontwikkelingen en stimuleren circulaire bouw;

- (kleinschalige) initiatieven op het gebied van warmte-koudeopslag worden aangemoedigd.

Plangebied

Het plangebied is gelegen in het binnenstedelijke transformatiegebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijk woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat. De afgelopen jaren zijn in het plangebied al enkele kleinschalige (woning)bouwontwikkelingen gerealiseerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk actualiserend van aard. Om de beoogde transformatie van de Merwedekanaalzone naar (meer) wonen in het plangebied mogelijk te maken, sorteert de gemeente nu al voor door het bestemmen van de feitelijke situatie in het plangebied. Dit bestemmingsplan draagt bij aan deze beoogde transformatie en is daarmee in overeenstemming met het coalitieakkoord.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten. De omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 410.000 inwoners in 2030. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk, onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU is in 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. De Binnenstad, het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) worden beschouwd als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. Tevens willen we de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid.

De RSU bevat tevens een Investeringsstrategie, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

Woonvisie Utrecht beter in balans

De woonvisie Utrecht beter in balans is op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. In de woonvisie zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
  De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Plangebied

Het plan is gelegen in het binnenstedelijke transformatiegebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijke woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat. De afgelopen jaren zijn in het plangebied al enkele kleinschalige (woning)bouwontwikkelingen gerealiseerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk actualiserend van aard. Om de beoogde transformatie van de Merwedekanaalzone naar (meer) wonen in het plangebied mogelijk te maken, sorteert de gemeente nu al voor door het bestemmen van de in het plangebied feitelijk situatie. Dit bestemmingsplan draagt bij aan de beoogde transformatie en is daarmee in overeenstemming met de gemeentelijke woonvisie.

2.3.2.2.2 Werken

Bedrijventerreinen Strategie Utrecht 2012

Het bedrijventerreinenbeleid van de gemeente Utrecht is gericht op het bieden van toekomstgerichte bedrijfslocaties voor (zelfstandige) ondernemers en bedrijven in Utrecht. Voldoende en goede (niet louter monofunctionele) werklocaties zijn belangrijk voor het algemene vestigingsklimaat van de stad. Om de concurrentiekracht van en werkgelegenheid in onze stad op peil te houden, zijn goede werklocaties waaronder bedrijventerreinen onontbeerlijk.

De doelstelling van het bedrijventerreinenbeleid is om voldoende en toekomstbestendige werklocaties te bieden, die voldoen aan de wensen van hedendaagse en toekomstige ondernemers en daarmee een bijdrage te leveren aan de economische ontwikkeling van de stad.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en voorziet niet in de vestiging van nieuwe bedrijven of functies. De regels voor de in het plangebied aanwezige bedrijven blijven grotendeels gehandhaafd, alleen de in het gebied toegelaten milieucategoriën worden verlaagd. Met dit bestemmingsplan worden ook geen nieuwe kantoorontwikkelingen mogelijk gemaakt. Bestaande kantoren blijven gehandhaafd.

2.3.2.2.3 Bouwen

Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)

De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Plangebied
Het plangebied valt binnen de 'Centrale Zone' met zoekgebied voor incidentele accenten. Hiervoor is in het Wensbeeld 2030 een maximale hoogte van 15 of 30 meter opgenomen. Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en legt daarmee de feitelijke situatie vast. Uit een inventarisatie van de feitelijke situatie blijkt dat de meeste bebouwing voldoet aan de maximale bouwhoogte van gebouwen van 18 meter op de bedrijfspercelen en 28 meter op de kantoorpercelen . Deze bouw- en goothoogte wordt met dit bestemmingsplan opnieuw vastgelegd en is daarmee in overeenstemming met de hoogbouwvisie. Binnen het plangebied zijn enkele bebouwingsaccenten van maximaal 80 meter aanwezig. Het betreft het hotel en het naastgelegen kantoorgebouw, een deel van het kantoorgebouw aan de overzijde van de Winthontlaan en het kantoorgebouw op de hoek Vliegend Hertlaan/Europalaan. Ook dit is in lijn met de hoogbouwvisie.

Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)
In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", die in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Plangebied
Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

2.3.2.2.4 Verkeer en mobiliteit

Nota Stallen en Parkeren (2013) en Addendum Nota parkeernormen fiets en auto

Utrecht werkt aan een aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad. Een belangrijk instrument hierbij is het beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's in de stad. Het college zet dit instrument in om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. Ook kunnen (fiets)parkeermaatregelen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het goed bereikbaar houden van de vitale economische functies in de stad. Uitgangspunt hierbij is een financieel gezonde exploitatie van het parkeren in Utrecht.

In de planbeschrijving in hoofdstuk 4 wordt aangegeven hoe is omgegaan met deze uitgangspunten.
De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Op 28 maart 2019 heeft de gemeenteraad het addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Het addendum bevat een aantal algemene wijzigingen en wijzigingen voor bepaalde gebieden, de maatwerklocaties. De algemene wijzigingen hebben betrekking op de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen en juridische en technische wijzigingen.

Het addendum geeft alle locaties aan waar maatwerk voor geldt en geeft een nadere invulling aan mogelijke maatwerkoplossingen. De locaties voor maatwerk zijn het centrumgebied (binnenstad en stationsgebied) en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en de Uithof. Daarnaast zijn er acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocatie: belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier.

Plangebied
Het plangebied ligt in een maatwerkgebied. In de algemene bouwregels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor parkeren. In paragraaf 4.3 wordt hier verder op ingegaan.

Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)
De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan vastgesteld. Dit plan bestaat uit 3 delen:

1. Slimme Routes gaan over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Bijvoorbeeld met doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en knooppunten;
2. Slim Regelen gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Bijvoorbeeld door verkeerslichten met elkaar te laten 'praten', persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets;
3. Slim Bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

Meer ruimte voor de voetganger en de fietser
Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Om fietsers aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes: extra brede en prettige fietspaden, los van de autodrukte.

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden
Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

Auto's langs de juiste routes

In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners, 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de RING. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is actualiserend van aard en voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen waardoor het bestaande verkeersnetwerk niet om aanpassingen vraagt. Gelet op de aard van dit bestemmingsplan vormt het mobiliteitsplan geen belemmering.

2.3.2.2.5 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – VolksgezondheidsbeleidUtrecht 2019-2022

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

Binnenstedelijke verdichting brengt gezonde kwaliteiten met zich mee zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor gemengd wonen en het vergroten van het aandeel sociale en midden huur in de stad. Er ontstaat, met name rond drukke wegen, echter ook een dilemma tussen gezonde lucht en minimale geluidsbelasting enerzijds en verdichting anderzijds.

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Tevens wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, wordt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen. Als dit niet mogelijk is, wordt naar een zo kort mogelijke overbruggingsperiode gestreefd. In een verdichtende stad zijn stille plekken schaars, wij beschermen daarom deze plekken. Ook staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten om zo geluidsoverlast te beperken.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Daarnaast worden er passende maatregelen genomen om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken door bijvoorbeeld groene daken en gevels te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting voor meer plekken voor verkoeling te zorgen. Wij hanteren hierbij voor de openbare ruimte het principe 'groen tenzij'. Daarnaast is er ook ruimte voor biodiversiteit, dit versterkt de natuurbeleving en daarmee indirect de gezondheid.

Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan is consoliderend van aard en maakt geen nieuwe bouwplannen mogelijk. Het doel van dit plan is de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. De nota gezondheid vormt daarmee geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.

2.3.2.3 Gebiedsbeleid

In gebiedsbeleid maakt de gemeente de koers en het thematische beleid passend binnen een specifiek gebied. Voor het plangebied is gebiedsbeleid opgesteld.

Omgevingsvisie deelgebied Merwedekanaalzone

Voor de Merwedekanaalzone (deelgebieden 4, 5 en 6) is een omgevingsvisie opgesteld. In de omgevingsvisie zijn de gemeentelijke ambities van gezonde verstedelijking opgenomen en is een robuust ruimtelijk raamwerk uitgewerkt dat ruimtelijke en sociale verbindingen legt tussen het gebied, de omliggende wijken en de stad.



Kaart omgevingsvisie Merwedekanaalzone (bron: Gemeente Utrecht)

Het raamwerk bestaat uit de volgende delen: historische kwaliteiten, Merwedepark, Europalaan, stedelijke langzaam verkeersverbindingen en voorzieningen.

Het plangebied ligt in de Merwedekanaalzone. Het beleid voor deze zone is er al sinds 2005 op gericht om een stedelijke transformatie tot stand te brengen, omdat het terrein zijn betekenis als watergebonden industrie grotendeels verloren is en door de ontwikkeling van Leidsche Rijn midden in de stad is komen te liggen.

De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone transformeren daarbij naar hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de Merwedekanaalzone worden 6.000 - 9.000 nieuwe woningen gerealiseerd, naast de reeds gerealiseerde complexen, zoals Max en Twogether. Daarmee gaan een kleine 20.000 nieuwe bewoners en gebruikers dit stuk stad een nieuwe betekenis geven. Om de hoofdambitie van gezonde verstedelijking goed tot zijn recht te laten komen zoekt de gemeente Utrecht actief naar samenwerking met de stad, marktpartijen en andere overheden bij het invullen van deze opgave.

Nieuw stedelijk leven

De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

De ontwikkeling van nieuw stedelijk leven in de Merwedekanaalzone wordt uitgewerkt langs vier sporen:

1. Kwaliteit van leven
   Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit.
2. Bedrijvige mix
   Er is een verrassende mix aan oude en nieuwe gebouwen, woningtypen en allerlei bijzondere functies.
3. Duurzaam en slim
   Energieneutraliteit en klimaatadaptatie gaan hand in hand met het aantrekkelijk maken van groen en water.
4. Robuust en flexibel
   De grote omvang van het gebied en fasering in ontwikkeling vragen om een robuust en flexibel raamwerk dat in alle tijdsperioden aantrekkelijk en bruikbaar is.

Plangebied

Het nieuwe bestemmingsplan heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling. Het bestemmingsplan richt zich voornamelijk op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. In het plan wordt de maximum toegelaten milieucategorie teruggebracht en wordt een regeling opgenomen die het parkeren enkel voor in het plangebied aanwezige functies en gebruikers toestaat. Met deze aanpassingen sorteert de gemeente voor op de toekomstige transformatie naar een woon-werkgebied als onderdeel van een groter geheel: de transformatie van de Merwedekanaalzone. Voor dit gebied zal te zijner tijd ook een nieuw ontwikkelingsgericht bestemmingsplan gemaakt worden om dit gebied te transformeren zoals geschetst in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is actualiserend van aard. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert het plangebied in ruimtelijk en functioneel opzicht. Voor zover de verschillende onderdelen van dit hoofdstuk daartoe aanleiding geven, worden aan het einde van de verschillende paragrafen conclusies en uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

3.2 Ruimtelijke structuur

3.2.1 Historische ontwikkeling

Het plangebied is in de Merwedekanaalzone gelegen en bestaat uit deelgebied 6 van de in totaal 7 deelgebieden. De Merwedekanaalzone ligt van oudsher in het stroomgebied van de Oude Rijn. De Romeinen gebruikten de hoger gelegen oeverwallen voor de aanleg van de Limes (grens). Later, in de 12e en 13e eeuw wordt het gebied in cultuur gebracht door de kenmerkende langgerekte kavels te ontginnen. Met name hoveniers zijn tot ver in de 20e eeuw in dit gebied aanwezig. In de jaren daarna heeft de Merwedekanaalzone steeds een ander gebruik gekregen.

Het Merwedekanaal is tussen 1884 en 1892 gegraven, dwars door de toen bestaande ‘strokenverkaveling’ heen. Het kanaal gaf daarmee de haven van Amsterdam een voor Nederlandse handel belangrijke aansluiting via de Rijn op (inter)nationale vaarroutes. Ook omdat het kanaal gunstig ligt langs het spoor is het aanleiding voor de vestiging van industrie en bedrijven. De bebouwing langs het kanaal volgt de oorspronkelijke strokenverkaveling en is op het water georiënteerd. Door de beperkte breedte van het Merwedekanaal blijft de vestiging van grootschalige industrie langs dit kanaal uit.

In 1931 wordt besloten om een nieuw en breder kanaal te graven, het Amsterdam-Rijnkanaal (1952). Ondertussen worden aan de oostkant van het Merwedekanaal een aantal Utrechtse woonwijken gebouwd (o.a. Lombok, Rivierenwijk en Hoograven).

In 1954 wordt een deel van de gemeente Jutphaas toegevoegd aan de gemeente Utrecht. Niet het Merwedekanaal maar het Amsterdam-Rijnkanaal is vanaf dat moment de grens. Op basis van het Structuurplan 1954 wordt in de polder Nieuw Welgelegen vanaf 1957 Kanaleneiland gebouwd. De wegenstructuur op het Kanaleneiland is op het autoverkeer afgestemd.

Centraal in de wijk wordt, als buffer tussen het nieuwe woongebied en de fabrieksstrook langs het Merwedekanaal, het dan grootste (naoorlogse) stadspark van Utrecht aangelegd: Park Transwijk. Het was de bedoeling dat ook bewoners van de groenarme Rivierenwijk van dit park gebruik gingen maken. Vanaf de jaren 70-80 van de vorige eeuw maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren, vooral in het plangebied tussen de Beneluxlaan en de A12.

Anno 2020 is het plangebied uitgegroeid tot een bedrijventerrein voor kantoren en bedrijven. De meest recente ontwikkelingen zijn de realisatie van het Van der Valk Hotel en het casino aan de Winthontlaan aan de zuidelijke rand van het plangebied.

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en respecteert de historische ontwikkeling van het plangebied.

3.2.2 Structuurbepalende elementen

De aanwezige bebouwing in het plangebied bestaat voornamelijk uit grote gebouwen met kantoren en bedrijven. Er zijn nauwelijks kleine hoofdgebouwen aanwezig. Het plangebied wordt gekenmerkt door de van oudsher aanwezige verkeers- en waterstructuur. Het gaat om de Zeehaenkade, de slingerende Eendrachtlaan, de Europalaan, de Beneluxlaan en het Merwedekanaal. Langs de Zeehaenkade is een fietspad voor de fietsverbinding Utrecht - Nieuwegein aanwezig.



Verkeersstructuur in en rondom plangebied (bron: ArcGIS, 2020)

Hoogteaccenten ten behoeve van kantoren zijn voornamelijk langs de hoofdwegen, Europalaan en Beneluxlaan, aanwezig. Het terrein achter deze twee wegen richting het Merwedekanaal kent een lagere bebouwing van 2 á 5 bouwlagen.



Aanzicht op bebouwing aan de Europalaan 40 (links), 44 t/m 46 (midden) en 100 (rechts) (bron: Gemeente Utrecht, 2020)



Aanzicht voor- en zijgevel Eendrachtlaan 98 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Langs de Zeehaenkade is een groenstructuur aanwezig in vorm van een bomenrij. Verder is veel groen op individuele kavels aanwezig.



Aanzicht Merwedekanaal, fietspad en Zeehaenkade (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en respecteert de structuurbepalende elementen van het plangebied.

3.2.3 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en maakt geen nieuwe, ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk waarmee de historisch ontstane ruimtelijke en functionele structuren van het plangebied kan worden gewijzigd.

3.3 Functionele structuur en toegestane bebouwing

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bestaande functionele structuur, het toegestane gebruik en bebouwing van het plangebied. Het gaat om de functies wonen, kantoren, bedrijven, hotel en casino, groen en openbare ruimte. Hieronder volgt een omschrijving per functie.



Functionele structuur plangebied

3.3.1 Bedrijven en kantoren

Tankstation met LPG Beneluxlaan

In het noorden van het plangebied is aan de Beneluxlaan 1001 (kadastraal bekend als UTT00-R-1281) een tankstation gevestigd. Volgens besluitsubvlak 45 van de geldende beheersverordening zijn hier specifieke regels in verband met risicovolle inrichtingen van toepassing. Zo geldt dat in een straal van 15 meter om de afleverzuil(en) geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogen worden gebouwd. Aangezien er binnen dit gebied alleen het tankstation zelf en gronden met een verkeersbestemming aanwezig zijn, is hiervoor geen regeling opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.



Aanzicht tankstation vanuit Beneluxlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Beneluxlaan 1010, Eendrachtlaan 1 t/m 3 en Europalaan 40 en Vliegend Hertlaan 15 t/m 97

Aan de Beneluxlaan 1010, Eendrachtlaan 1 t/m 3 en Europalaan 40 (kadastraal bekend als UTT00-R-908) en de Vliegend Hertlaan 15 t/m 97 (kadastraal bekend als UTT00-R-1097) zijn momenteel kantoren waaronder Berenschot Groep B.V, Windunie B.V en Inspectie Leefomgeving en Transport- Rail en Wegvervoer gevestigd.



Aanzicht Beneluxlaan 1010 en Europalaan 40 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Op het achterliggende terrein van de Beneluxlaan, de Eendrachtlaan, de Europalaan en de Vliegend Hertlaan is een bovengrondse parkeergarage met drie bouwlagen aanwezig.



Overdekte parkeergarage op het achterliggende terrein behorende bij Beneluxlaan 1010 en Europalaan 40 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Europalaan 44 t/m 46

Hier is een kantoor van de Rabobank gevestigd. Het betreft een U-vormig kantoorpand bestaande uit 5 bouwlagen en is kadastraal geregistreerd onder UTT00-R663.



Aanzicht voorgevel Europalaan 44 t/m 46 vanuit Europalaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322, 400 t/m 486 en 500 t/m 546

De toegestane functie op deze adressen is kantoren. Hier zijn de kantoren van bedrijven zoals BCD Travel, Dytter, Dutch Game Garden, Social Brothers en Social Elephant gevestigd. De bebouwing bestaat uit 3 tot 9 bouwlagen.

De Europalaan 200 t/m 222 zijn tijdelijk bestemd voor Wonen (zie ook paragraaf 3.3.2). De Europalaan 100 is tijdelijk bestemd voor bedrijfsruimte en horeca.

De kantoren zijn verdeeld over 5 bestaande gebouwen gericht op de Europalaan. Aan de achterkant

van de kantorenpanden bevinden zich 3 grootschalige parkeerterreinen waarvan 2 overdekt zijn. De parkeerterreinen worden ontsloten via de Eendrachtlaan.



Aanzicht voorgevel Europalaan 500 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)



Aanzicht achtergevels Europalaan 400 t/m 486 (links) en 200 t/m 222 (rechts) vanuit Eendrachtlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Eendrachtlaan 301 t/m 315 en Winthontlaan 1 t/m 151

Aan de Eendrachtlaan 301 t/m 315 en Winthontlaan 1 t/m 151 zijn kantoren gevestigd. Het gaat om kantoren van de verzekeringsmakelaar Aon, Interegi B.V. Paysuqare en Worldline en equens Worldline. Het gebouw bestaat aan de randen uit 3 tot 4 bouwlagen en heeft in het midden een hoogteaccent van ongeveer 16 bouwlagen. De ingang van het gebouw bevindt zich aan de kant van de Eendrachtlaan.



Zicht op ingang van het kantoor vanaf de Eendrachtlaan (bron: Google Streetview, 2019)

Winthontlaan 171 t/m 189

Het hoofdgebouw aan de Winthontlaan 171 t/m 189 (kadastraal bekend als UTT00-R-815) is parallel aan de Winthontlaan gelegen. Het gebouw dient als kantoor en heeft 4 bouwlagen. Daarnaast bevindt zich een bovengrondse, overdekte parkeergarage op het terrein. De parkeergarage is via de Winthontlaan ontsloten en bedient zowel het kantoor ernaast als de hierboven beschreven kantoorlocatie aan de Eendrachtlaan 301 t/m 315 en Winthontlaan 1 t/m 151.



Zicht op kantoor vanaf Eendrachtlaan (bron: Google Streetview, 2019)

Winthontlaan 2

In het gebouw op de hoek Europalaan/Winthontlaan is het kantoor van NWO gevestigd.



Zicht op kantoor Winthontlaan 2 vanaf Europalaan (bron: Google Streetview, 2019)

Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300

Ter plaatse van de Vliegend Hertlaan 4 t/m 8, Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300 zijn een aantal grote garage- en autoverhuurbedrijven, opslagbedrijf maar ook een groothandel voor horeca, een microbrouwerij en een bakkerij aanwezig.

Aan de Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 is een groothandel voor horeca, gevestigd.



Zicht op groothandel en parkeerterrein vanaf Vliegend Hertlaan (bron: Google Streetview, 2019)

Zeehaenkade 30 t/m 32

Aan de Zeehaenkade 30 t/m 32 (kadastraal bekend als UTT00-R-770) is de Stichting Leger des Heils gevestigd. Het gebouw heeft twee bouwlagen en vanaf de Zeehaenkade gezien aan de voorkant een parkeerterrein. Het parkeerterrein is bereikbaar via de Overijssellaan.



Aanzicht ingang en voorgevel Leger des Heils vanuit Zeehaenkade gezien (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Zeehaenkade 50

Het bedrijf gevestigd aan de Zeehaenkade 50 (kadastraal bekend als UTT00-R-670) maakt onderdeel uit van het grote autoverhuurbedrijf Terberg aan de Eendrachtlaan 280. De percelen hebben dan ook één gezamenlijk parkeerterrein dat tussen beide hoofdgebouwen in is gelegen. Het parkeerterrein is zowel vanuit de Zeehaenkade als vanaf de Eendrachtlaan toegankelijk. De ingang vanuit de Zeehaenkade gezien vormt de hoofdingang. Het L-vormige gebouw bestaat uit twee bouwlagen.



Zicht op parkeerterrein en gebouw van het autoverhuurbedrijf Terberg vanaf Zeehaenkade (bron: Google Streetview, 2019)

Zeehaenkade 60

Aan de Zeehaenkade 60 is op dit moment verfwinkel Sigma gevestigd. Het gebouw bestaat uit twee bouwlagen. Het betreft het kadastrale perceel UTT00-R-667.



Zicht op verfwinkel Sigma vanuit Zeehaenkade (bron: Google Streetview, 2019)

Zeehaenkade 62 t/m 70

Het betreft een braakliggend en onbebouwd terrein (kadastraal bekend als UTT00-R-666).



Zicht op braakliggend terrein vanuit Zeehaenkade (bron: Google Streetview, 2019)

3.3.2 Wonen

Vliegend Hertlaan 1 - 11

Aan de Vliegend Hertlaan 1 t/m 232 is in 2017 van een kantorenpand van 4 tot 8 bouwlagen naar een appartementengebouw (kadastraal bekend als UTT00-R-1250) getransformeerd. Met de transformatie, genaamd Flying Deer, zijn in totaal 251 appartementen gerealiseerd.

Het terrein is voor het autoverkeer bereikbaar via de Vliegend Hertlaan. Hier bevindt zich een groot parkeerterrein voor auto's en fietsers ten behoeve van de appartementen. Voor voetgangers en fietsers is het terrein naast de hoofdontsluiting ook bereikbaar via een vanuit de Beneluxlaan aangelegd (voet)pad.



Aanzicht voor- en zijgevel Vliegend Hertlaan 1 vanaf het parkeerterrein (bron: Gemeente Utrecht, 2020)



Aanzicht zij- en achtergevel Vliegend Hertlaan 1 vanaf hoek Zeehaenkade / Vliegend Hertlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Het appartementengebouw is gericht op het Merwedekanaal en wordt enkel door een openbaar voet- en fietspad van het kanaal gescheiden.

Europalaan 200 en 202

Het betreft een kantoorfunctie (kadastraal bekend als UTT00-R-624). Voor de Europalaan 200 geldt een tijdelijke vrijstelling voor een woonfunctie. De woonfunctie is tot 22 februari 2027 toegestaan.



Aanzicht achtergevel blok Europalaan 100 t/m 146 (rechts), blok Europalaan 200 t/m 222 (midden) en Europalaan 400 t/m 486 (links) vanaf Eendrachtlaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Eendrachtlaan 10 (ligt buiten de plangrens van deze actualisering)

Voor de Eendrachtlaan 10 heeft een ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan is erop gericht dat de huidige kantoorfunctie wordt omgezet wordt naar een definitieve woonbestemming.

3.3.3 Verkeer (Auto, langzaam verkeer, openbaar vervoer en parkeren)

Auto

Het plangebied sluit op drie punten aan op omliggende hoofdwegen, waarvan twee op de Europalaan en één op de Beneluxlaan. De verkeerstructuur van het plangebied wordt voornamelijk gekenmerkt door de slingerende Eendrachtlaan die het plangebied van noord naar zuid als het ware 'in tweeën deelt'.

De Overijssellaan, de Winthontlaan en de vliegende Hertlaan bepalen de oost-west verkeersstructuur.

De maximale snelheid voor voertuigen bedraagt in het gehele plangebied (Vliegend Hertlaan, Eendrachtlaan, Zeehaenkade, Overijssellaan en Winthontlaan) 50 km/uur.

Langzaam verkeer

Binnen het plangebied loopt een stedelijk hoofdfietsnetwerk. Eén van de fietsroutes ligt aan de oostelijke rand van het plangebied, tussen het Merwedekanaal en de Zeehaenkade. De andere fietsroute ligt aan de westelijke rand van het plangebied langs de Europalaan. Beide fietsroutes staan aan de zuidkant via de Winthontlaan en aan de noordkant via een fietspad langs de Beneluxlaan met elkaar in verbinding. Hiermee sluit het fietsnetwerk aan op het omliggende fietsnetwerk.

Openbaar vervoer

De openbare vervoersroute loopt langs de randen van het plangebied, via de Europalaan (halte Kanaleneiland-Zuid) en de Beneluxlaan (halte Europaplein Oost).



Bestaande bushalte aan de Europalaan (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Parkeren

Kantoren en bedrijven beschikken over parkeervoorzieningen op eigen terrein. Het gaat om gelijkvloerse, onoverdekte parkeerterreinen maar ook om overdekte parkeergarages met meer verdiepingen. Deze parkeerterreinen zijn niet openbaar. Verder zijn, verspreid over het plangebied, (langs)parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig.

3.3.4 Groen, openbare ruimte, recreatie en water

Groen

Binnen het plangebied is een beperkt aantal groenvoorzieningen te vinden in de vorm van enkele bomenrijen (voornamelijk populieren), wegbegeleidend groen, bermen en enig groen op bedrijventerreinen.

Water

Het Merwedekanaal is de enige watergang die in het plangebied voorkomt. Deze watergang vormt de oostelijke rand van het plangebied.



Aanzicht Merwedekanaal vanaf Zeehaenkade gezien (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

3.3.5 Hotel en casino

Hotel- en kantoorontwikkeling, Winthontlaan 4 - 6

In het zuiden van het plangebied, aan de Winthontlaan 4 - 6, is het Van der Valk hotel gebouwd. In het gebouw wordt ook ruimte geboden aan kantoren. Het betreft een ontwikkeling die met vaststelling van het bestemmingsplan 'Hotel- en kantoorontwikkeling, Winthontlaan 4 - 6' op 13 februari 2014 door de gemeenteraad mogelijk is gemaakt. Het perceel heeft de bestemming 'Gemengd'.



Aanzicht voorgevel hotel (rechts) en kantoren (links) aan de Winthontlaan 4-6 (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

Casino, Winthontlaan 8 - 10

In het zuidoosten van het plangebied is onlangs gestart met de bouw van een casino. Hiervoor is op 7 juni 2018 het bestemmingsplan 'Casino, Winthontlaan 8 - 10' vastgesteld door de gemeenteraad. Het perceel heeft de bestemming 'Cultuur en ontspanning'.



Aanzicht van het casino in bouwfase vanaf Zeehaenkade gezien (bron: Gemeente Utrecht, 2020)

3.3.6 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard. De in deze paragraaf omschreven ruimtelijke en functionele structuur wordt gerespecteerd en behouden.

Met de vaststelling van beheersverordening 'Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk' in 2017 is de op dat moment bestaande planologische situatie vastgelegd. Voor dit bestemmingsplan is de feitelijke situatie opnieuw geïnventariseerd. Uit de inventarisatie blijkt dat er geen categorie 3 bedrijven binnen het plangebied aanwezig zijn.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

Het bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.' is een actualiseringsplan, bedoeld om de bestaande situatie vast te leggen (conserveren) en te voorkomen dat zich eventuele nieuwe ontwikkelingen voordoen die een belemmering vormen voor de toekomstige transformatie van dit deel van Merwedekanaalzone tot een hoogstedelijk, gemengd woon- en werkgebied met een betere aansluiting op de omgeving. Kortom, een noodzakelijke stap om in de toekomst ook dit deel van de stad gezonder, groener en duurzamer te maken volgens de ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. De juridische vertaling die hieruit voortkomt in de vorm van regels en bijbehorende verbeelding is in hoofdstuk 7 beschreven.

4.1 Algemeen

Een levende stad blijft in beweging. Met de stapsgewijze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt een nieuwe laag toegevoegd aan de geschiedenis van dit gebied; een aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied, met een robuust groen raamwerk en het Merwedepark als een nieuwe verblijfsruimte voor de stad. Een duurzame stedelijke ontwikkeling die, ook door demogelijkheid om betere verbindingen te creëren tussen de omliggende wijken, juist op deze plek past. Deelgebied 6 omvat een oppervlak van ongeveer 22 hectare en vormt als meest zuidelijke deelgebied van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (die betrekking heeft op de deelgebieden 4, 5 en 6) de schakel tussen de bestaande woonwijken van Hoograven en Jutfasepunt, de nieuw te realiseren wijk Merwede (deelgebied 5), de Utrechtse woonboulevard en de punt Westraven. Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is tevens onderdeel van de verstedelijkingsopgave A12-zone, waar Utrecht in samenspraak met de provincie Utrecht, het regionale samenwerkingsverband U10, Rijkswaterstaat en de buurgemeenten Houten en Nieuwegein aan werkt.



Deelgebieden Merwedekanaalzone (bron: Gemeente Utrecht, Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 (concept 17 december 2019).

Het plangebied bestaat in de huidige situatie voornamelijk kantoren en bedrijven. Om de gewenste transformatie naar een hoogstedelijk, gemengd woon- en werkgebied niet te belemmeren, is voor de toekomstige woonfuncties een zorgvuldige en passende waardering van toegestane milieucategorieën van bedrijven nodig. Dit kan door in deze fase de milieucategorie van de huidige bedrijven in de feitelijke situatie vast te leggen. Hiervoor wordt met dit plan een aanpassing op maat geleverd.

In dit hoofdstuk worden eerst de algemene uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd. Vervolgens wordt ingegaan op de verschillende planonderdelen.

4.1.1 Ruimtelijke en functionele uitgangspunten

Het plangebied heeft een heldere hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur wordt niet gewijzigd, mede doordat de waterloop (het Merwedekanaal), de belangrijkste groenelementen en de infrastructuur volgens de huidige situatie worden bestemd. Overige kleinere groene eenheden in de openbare ruimte vallen onder de ruimere bestemming Verkeer en Verblijf. Er worden geen nieuwe ruimtelijke structuren toegevoegd of bestaande structuren gewijzigd.

Het plangebied bestaat voor het grootste deel uit kantoren en bedrijven. Verder bestaat het

plangebied uit een hotel, een casino en een appartementengebouw.

In de beheersverordening is destijds qua bedrijfscategorieën en bouwmogelijkheden de bestaande planologische ruimte uit het daar aan voorafgaande bestemmingsplan overgenomen.

Voor de toekomstige transformatie van de Merwedekanaalzone is een passende aansluiting op omliggende gebieden van belang. Het gaat om bedrijven waarvan de maximaal toegestane milieucategorie feitelijk lager ligt dat de beheersverordening mogelijk maakt. Voor deze bedrijven is maatwerk gewenst. In paragraaf 4.2 volgt per locatie een beschouwing van de nodige maatwerkaanpassingen die met het voorliggende bestemmingsplan worden uitgevoerd. In paragraaf 4.4 wordt regeling met betrekking tot de toegestane bouwhoogtes aangevuld.

4.2 Feitelijke waardering maximale milieucategorievoor bedrijven

Eendrachtlaan 228, 242 en 300

Ter plaatse van de Eendrachtlaan 228, 242 en 300 zijn diverse garagebedrijven aanwezig. De geldende beheersverordening staat hier bedrijven behorende tot milieucategorie 1 tot en met 3.1 toe. Volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG behoren garagebedrijven tot de milieucategorie 2.

In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Eendrachtlaan 228, 242 en 300 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 en 2.

Eendrachtlaan 280

Aan de Eendrachtlaan 280 een groot autoverhuur/lease-bedrijf (Terberg) met een eigen vulpunt voor benzine aanwezig. De geldende beheersverordening staat ter plaatse van dit perceel bedrijven behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.2 toe. Volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG behoren garagebedrijven tot de milieucategorie 2.

In ditbestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Eendrachtlaan 280 in overeenstemming gebracht met het feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorie 2.

Vliegend Hertlaan 8

Aan de Vliegend Hertlaan 8 is een groothandel voor horeca gevestigd. Volgens de geldende beheersverordening is hier een bedrijf behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.1 toegestaan. Volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG behoort een groothandel voor horeca tot milieucategorie 2 bedrijven.

Zeehaenkade 30 t/m 32

Hier is het kantoor van het Leger des Heils gevestigd. In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Zeehaenkade 30 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie (kantoor) en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 en 2.

Zeehaenkade 50

Het gebouw aan de Zeehaenkade 50 maakt onderdeel uit van het bedrijf Terberg dat aan de Eendrachtlaan 280 is gevestigd. In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Zeehaenkade 50 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorie 2.

Zeehaenkade 60

Aan de Zeehaenkade 60 is op dit moment verfwinkel Sigma gevestigd. Het gebouw bestaat uit 2 bouwlagen. Een verfwinkel betreft volgens de lijst van Bedrijfsactiviteiten van de VNG een bedrijf behorende tot de milieucategorie 2.

In dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegestane milieucategorie van de Zeehaenkade 60 in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie en dus gewijzigd naar bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 en 2.

4.2.1 Uitsterfregeling bedrijven in hogere milieucategorieën

Uit zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan is gebleken dat het garagebedrijf aan de Eendrachtlaan 300 ook vrachtwagens repareert. De reparatie van vrachtwagens is een activiteit die valt onder de milieucategorie 3.2 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

De groothandel voor de horeca aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98, zijn na een nader onderzoek door de gemeentelijke bouw en milieu-inspecteurs gewaardeerd op categorie 3.1 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

Gezien de transformatie die op termijn voor het plangebied wordt voorgestaan is het planologisch niet gewenst dat zich in de toekomst nieuwe bedrijven in het gebied vestigen met een hogere milieucategorie dan categorie 2 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten. Voor de hiergenoemde bedrijven is dan ook een uitsterfconstructie opgenomen die inhoudt dat als de betreffende bedrijven gedurende de planperiode beëindigd worden hiervoor in de plaats alleen categorie 2 bedrijven mogen terugkomen.

Een soortgelijke regeling is opgenomen voor het tankstation aan de Beneluxlaan 1001, voor wat betreft de Lpg verkoop. De gemeente is met o.a. dit tankstation in overleg over beëindiging van de verkoop van LPG ter plaatse. Zodra hierover overeenstemming is bereikt kan ter plaatse geen nieuw verkoop punt voor LPG meer gestart worden.

4.3 Een nieuwe regeling voor parkeren

In het plangebied is een aantal grote bovengrondse parkeergarages aanwezig. Daarnaast zijn op diverse plekken langsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig.

Parkeergarage W1

Aan de Winthontlaan is de parkeergarage W1 gevestigd. De parkeergarage betreft geen commerciële garage en is enkel bestemd voor bezoekers van de bedrijven aan de Winthontlaan en de Europalaan.

Parkbee

Parkeergarage Parkbee aan de Europalaan 400 is eveneens een parkeergarage die alleen wordt gebruikt door (bezoekers van) bedrijven binnen het plangebied.

Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is dat de parkeergelegenheden binnen het bestemmingsplangebied uitsluitend mogen worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Dit is per bestemming geregeld is in de artikelen 3.4.1, 4.4.1, 5.4.2, 6.3.3, 8.4.1, 13.3.3en .

Daarnaast is in de algemene bouwregels de voorwaardelijke verplichting over parkeren aangescherpt. Binnen dit plangebied dienen de minimale normen toegepast te worden uit de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto. Dit is in de artikel 15.3 van de regels opgenomen.

4.4 Aanvulling op toegestane goot- en bouwhoogte

De toegestane goothoogte bedraagt volgens de besluitsubvlakken van de geldende beheersverordening ter plaatse van het plangebied 18 en 28 meter. Met dit bestemmingsplan wordt een maximale bouwhoogte aan de bestaande regeling toegevoegd. Goot- en bouwhoogte worden aan elkaar gelijk gesteld. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

4.5 Recente ontwikkelingen aan het plangebied toegevoegd

In het plangebied zijn de afgelopen jaren diverse ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Deze ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van de geldende beheersverordening en kennen een eigen 'bestemming' of procedure. Hierna wordt ingegaan op deze situaties.

Winthontlaan 4 - 6, hotel- en kantoorontwikkeling

Het bestemmingsplan 'Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4-6, Merwedekanaalzone' is op 13 februari 2014 vastgesteld. Het gebouw heeft de bestemming 'Gemengd' en is inmiddels gerealiseerd. De juridische regeling voor de bestemming 'Gemengd' is één op één overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

Winthontlaan 8 - 12, casino

Het bestemmingsplan 'Casino, Winthontlaan 8-10, Merwedekanaalzone' is op 7 juni 2018 vastgesteld. Het casino is inmiddels gerealiseerd en heeft de bestemming 'Cultuur en ontspanning'. Ter plaatse van deze bestemming is een casino inclusief additionele horeca togestaan en horeca in de categorieën D1 en D2 ter plaatse van de aanduiding 'horeca' en op de begane grondlaag. Ook is een parkeergarage ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' toegestaan. De juridische regeling voor de bestemming 'Cultuur en ontspanning' is één op één overgenomen in dit bestemmingsplan.

Eendrachtlaan 100

Aan de Eendrachtlaan 100 is een tijdelijke vergunning (met kenmerk HZ_WABO-17-14228 en HZ_WABO-19-36211) voor het wijzigen van een deel van het kantoorpand naar horeca (D1) en zakelijke dienstverlening en het realiseren van een terras (horeca) bij een brouwerij met milieucategorie 2 verleend. De tijdelijkheid is verlengd en eindigt in juli 2027. Deze vergunning is in dit bestemmingsplan verwerkt. Hierover meer in hoofdstuk 7.

Vliegend Hertlaan 1 - 11

Hiervoor is via een afwijking van het bestemmingsplan vergunning verleend voor transformatie van een kantoor- naar een woongebouw. Het perceel is daarom voorzien van de bestemming Wonen. Voor het bestaande gebouw is een bouwvlak opgenomen en is de bestaande bouwhoogte vastgelegd.

Europalaan 100 en 200

Aan de Europalaan 100 en 200 zijn tijdelijke vergunningen verleend voor het verbouwen van een kantoorgebouw voor het tijdelijk gebruik als woningen en bedrijfsruimte voor een periode van 5 jaar. Daarnaast is een vergunning verleend voor het verbouwen van een kantoor tot horeca. Later zijn deze tijdelijke vergunning verlengd tot 22 februari 2027. Deze vergunning is in dit bestemmingsplan verwerkt.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied.

Dit bestemmingsplan is hoofdzakelijk actualiserend van aard. De regels uit de geldende beheersverordening worden beperkt aangepast in dit bestemmingsplan. Daardoor is de impact op milieu en omgeving zeer beperkt. De aanpassingen zijn vooral gericht op het op een goede manier vastleggen van de bestaande situatie en het terugbrengen van de milieucategorieën. Er zijn door het specifieke karakter van het plan geen algemeen aan te duiden effecten voor water, luchtkwaliteit, bodem, cultuurhistorie en archeologie, ecologie, duurzaamheid en energie, externe veiligheid en andere belemmeringen.

Bij de specifieke planbeschrijving zullen deze onderwerpen nog worden benoemd indien daar aanleiding voor is.

5.2 Milieueffectrapportage

Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in lijst D van die bijlage genoemd worden moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een m.e.r. moet worden opgesteld.

Plansituatie

De in dit plan opgenomen activiteit overschrijdt niet de voor deze categorie geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.. Het betreft een actualiserend bestemmingsplan waarbij de feitelijke situatie van aanwezige functies wordt vastgelegd en de milieucategorieën voor de toegelaten bedrijven worden beperkt. Er geen andere factoren aanwezig die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER en is gezien de aard, omvang en ligging van het project geconcludeerd dat er geen sprake is van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Er hoeft voor dit plan geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook moet worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

In- en uitwaartse zonering

Uitwaartse zonering gaat uit van de milieubelastende functie, met als doel milieugevoelige functies in de omgeving te weren. In de zone rondom de belastende functie gelden beperkingen voor milieugevoelige functies en voor milieubelastende activiteiten.

Bij inwaartse zonering wordt vanuit de gevoelige functie een beschermende bufferzone gecreëerd.

Dit kan tot gevolg hebben dat bij de invulling van een bedrijventerrein minder belastende activiteiten op kleine afstand en meer belastende activiteiten op grotere afstand worden toegelaten.

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt verstaan het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende activiteiten van bedrijven enerzijds en milieugevoelige functies zoals wonen en kinderopvang anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Als uitgangspunt voor het bepalen van de afstanden gebruikt de gemeente Utrecht de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk", versie 2009 (verder: VNG-handreiking). In dit bestemmingsplan wordt de lijst van bijlage 1 bij de VNG-handreiking, Richtafstandenlijsten voor milieubelastende activiteiten, gehanteerd. Deze lijst deelt bedrijfsactiviteiten aan de hand van richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar in categorieën in. De grootste richtafstand van een van de vier aspecten is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

Aan de hand van onderstaande tabel zijn de grenzen van de zones bepaald waarbinnen een bepaalde milieucategorie toegelaten kan worden. Daarbij is steeds gemeten vanaf dichtstbijzijnde gevel van een gebouw met een gevoelige functie. Dat is meestal een woning.

Milieucategorie	Minimale afstand
1	0-10 m
2	30 m
3.1	50 m
3.2	100 m
4.1	200 m
4.2	300 m
5.1	500 m
5.2	700 m
2.3	1.000 m
6	1.500 m

Bij inwaartse zonering wordt vanuit de gevoelige functie een beschermende bufferzone gecreëerd. Dit heeft tot gevolg dat bij de invulling van het bedrijventerrein minder belastende activiteiten op kleine afstand en meer belastende activiteiten op grotere afstand worden toegelaten.

Nuancering richtafstand op grond van omgevingstype woonwijk

De VNG-handreiking maakt onderscheid tussen twee typen woongebied: de rustige woonwijk en het gemengd gebied. Het omgevingstype rustige woonwijk is een woonwijk die ingericht is volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies in het gebied voor en er is weinig verkeer langs de randen. Het omgevingstype gemengd gebied is een woongebied waarin ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en bedrijven voorkomen. Gebieden die langs hoofdinfrastructuur voor wegverkeer liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd. Met de aanwezigheid van spoor- en vaarwegen wordt geen rekening gehouden, omdat het geluid daarvan een incidenteel karakter heeft, terwijl wegen een continue achtergrondruis leveren.

In een gemengd gebied is er meer achtergrondgeluid. De milieubelasting door geluid dat afkomstig is van buiten het gebied gelegen bedrijven is vergeleken met een rustige woonwijk in gemengde gebieden lager, omdat het geluid opgaat in het achtergrondgeluid. Daardoor kunnen voor gemengde gebieden kleinere richtafstanden aangehouden worden.

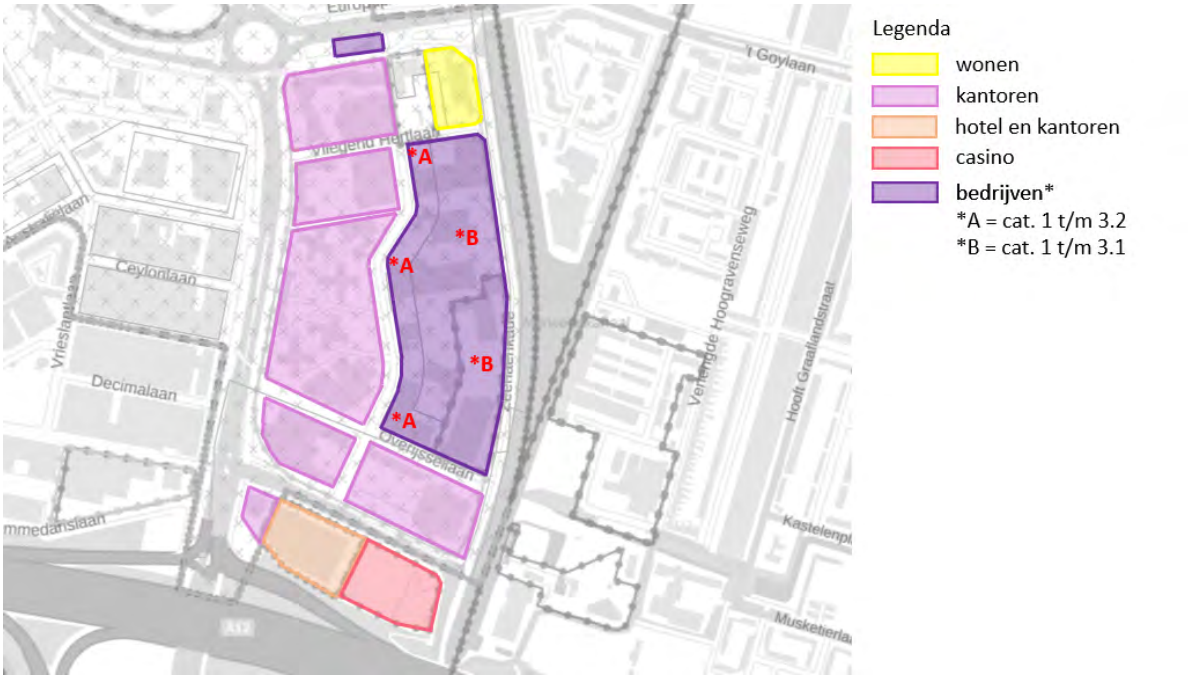
De gemeente Utrecht heeft de richtwaarden voor het geluid van bedrijven in de Geluidnota Utrecht 2007 vastgelegd. Het geluid van bedrijven mag bij woningen langs drukke wegen hoger zijn dan langs een rustige weg. Volgens het gemeentelijk geluidbeleid is elke woonwijk een rustige woonwijk, uitgezonderd de woningen aan belangrijke (drukke) wegen en op bedrijventerreinen. Op basis van een groot aantal geluidsmetingen zijn de drukke wegen en rustige woonwijken in de Geluidnota in kaart gebracht. De voor- en zijgevels van de woningen in een "drukke woonwijk", zoals de woningen aan de Amsterdamsestraatweg, hebben een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Rustige woonwijken, zoals de tweedelijns bebouwing achter de Amsterdamsestraatweg, hebben een richtwaarde van 45 dB(A). Deze indeling sluit aan bij de typen gemengd gebied en rustige woonwijk uit de VNG-handreiking.

De bestemmingsregeling is volgens de systematiek van de VNG-handreiking afgestemd op typen woongebieden. Tot de gemengde gebieden is door de hogere achtergrondwaarde van het geluid in vergelijking tot een rustige woonwijk een kortere afstand tot bedrijfsactiviteiten mogelijk. In de bestemmingsregeling is aan de hand van onderstaande tabel de zonering genuanceerd.

Minimale afstand tot categorie	Gemengd gebied: categorie
0 m	1
10 m	2
30 m	3.1
50 m	3.2
100 m	4.1
200 m	4.2
300 m	5.1
500 m	5.2
700 m	5.3
1.000 m	6
1.500 m	

Milieuzonering en afstanden

Het plangebied bestaat (aan de randen van het plangebied) voornamelijk uit kantoren. Op de achterliggende terreinen langs het Merwedekanaal zijn bedrijven gevestigd. Het plangebied kan derhalve worden aangemerkt als een gebied met een verhoogd achtergrondniveau, mede als gevolg van de invloed van de snelweg A12. Daarom wordt voor de richtwaarden en richtafstanden voor gemengd gebied uitgegaan.



Huidige milieuzonering in het plangebied met aanduiding categorie-indeling o.b.v. geldende beheersverordening en bestemmingsplan

Plansituatie

Deelgebied 6 maakt onderdeel uit van een groter geheel, namelijk de transformatie naar een hoogstedelijk woon- en werkgebied van de gehele Merwedekanaalzone.

Om te voorkomen dat milieuhinder van bestaande bedrijven in het plangebied een negatieve invloed zullen hebben op (toekomstige) woonfuncties in het plangebied, wordt de toegestane milieucategorie teruggebracht naar categorie 2. Uit een inventarisatie van de bestaande bedrijven is gebleken dat geen enkel bestaand bedrijf in een hogere categorie valt, zodat er geen beperkingen van toepassing zijn op nu gevestigde bedrijven.

Conclusie

De in de geldende beheersverordening en bestemmingsplannen opgenomen maximum toegestane milieucategorieën is tot stand gekomen op basis van de hiervoor genoemde richtafstanden. Het

beperken van de maximale milieucategorie heeft dus geen gevolgen voor omliggende (gevoelige) functies. Het aspect 'Bedrijven en milieuzonering' vormt daarmee geen belemmering voor dit plan.

5.4 Geluidhinder

Kader

In het kader van de modernisering van het instrumentarium geluidsbeleid is per 1 januari 2007 de Wet geluidhinder (Wgh) gewijzigd. De nieuwe wet heeft vooral gevolgen bij wijzigingen of aanleg van voorzieningen met gevolgen voor geluidhinder. Zo moet volgens de wet worden voorkomen dat bij reconstructie van wegen de geluidhinder toeneemt.

Plansituatie

De geldende beheersverordening kent aan de zuidkant een geluidzone industrie (besluitvlak 42) van het industrieterrein Laagraven:

"Ter plaatse van het besluitsubvlak '42' ligt de rond het industrieterrein Laagraven gelegen zone als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan"

Voor de gronden gelegen binnen deze geluidzone is ook in dit bestemmingsplan de aanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen, waaraan dezelfde gebruiksregels zijn gekoppeld.

Dit bestemmingsplan is een consoliderend plan en maakt geen nieuwe (geluidgevoelige) ontwikkelingen mogelijk. De huidige bouw- en bestemmingsgrenzen worden gehandhaafd. Bouw- en goothoogtes wordt vastgelegd. Aangezien het bestemmingsplan alleen maar betrekking heeft op de bestaande situatie, kan het een verdere beschouwing van het aspect geluid achterwege blijven.

5.5 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het Bevt voor transport over wegen, spoorwegen en vaarwegen geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens een extra afstandsbepaling, het zogenoemde plasbrandaandachtsgebied. Voor bebouwing binnen deze zone gelden extra bouwkundige eisen.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is wanneer een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De wetgever beschouwt een overlijdenskans van eens in de miljoen jaar (aangeduid met 10^{-6}) voor nieuwe situaties als acceptabel. In de wetgeving is dit risico vertaald naar een afstandsnormering ($PR=10^{-6}$ contour). Voor de afstand tussen de risicoveroorzakende activiteiten en kwetsbare objecten is die norm een harde grenswaarde. Voor de afstand tot beperkt kwetsbare objecten is die norm een richtwaarde waarvan mag worden afgeweken als daar een gegronde reden voor is.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan op het overlijden van een groep mensen als gevolg van een calamiteit. Het Bevt verplicht ertoe dat bij omgevingsvergunningen, waarbij wordt afgeweken van de bestemming, het groepsrisico wordt beschreven en gemotiveerd. Voor het toetsen van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de zogenoemde oriëntatiewaarde. Dit is geen harde wettelijke norm maar een houvast om te toetsen of het groepsrisico acceptabel is al dan niet in combinatie met maatregelen voor de bestrijding van ongevallen.

Plansituatie

In het plangebied is een bestaand LPG-tankstation aanwezig. Het voorliggende bestemmingsplan legt alleen de feitelijke situatie van dit LPG-station vast. Het vulpunt ligt op een locatie buiten het plangebied ook de daarbij behorende gevarencirkels reiken niet tot aan het plangebied. Externe veiligheid is dus niet van invloed op de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

5.6 Luchtkwaliteit

Kader

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. In november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wetswijziging staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit". Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op basis van deze wet, opgenomen in artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, dient het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening te houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

Voor het bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone, deelgebied 6' geldt dat er geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. Het betreft een actualiseringplan dat gericht is op het vastleggen van de bestaande situatie. Het bestemmingsplan brengt een aantal maximaal toegestane milieucategorieën van bedrijven terug naar een lagere. Dit omdat de gevestigde bedrijven feitelijk een lagere milieucategorieën hebben dan de geldende beheersverordening mogelijk maakt. Daarnaast mogen parkeergelegenheden binnen het plangebied uitsluitend nog worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Dit zal minder verkeersbewegingen met zich mee brengen.

Plansituatie

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan, zodat geen aandacht besteedt hoeft te worden aan effecten op de luchtkwaliteit en geen luchtonderzoek nodig is.

5.7 Bodem

Kader

Bij het bestemmingsplan wordt getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.
- Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er ook sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of milieuhygiënische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt functiegericht en kosteneffectief.
- Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Plansituatie

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het aspect bodem vormt daarmee geen belemmering bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan. Voor overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging of hergebruik van grond is en blijft de gemeentelijke Nota bodembeheer 2017-2027 leidend.

5.8 Water

Het voorliggende bestemmingsplan is actualiserend van aard en heeft slechts beperkte ruimtelijke gevolgen. Het waterbeheer in het plangebied wordt inhoudelijk niet gewijzigd waardoor er geen effecten voor het waterbeheer zijn. De wijzigingen zien toe op de maximale milieucategorieën van bestaande bedrijven, het vastleggen van de goot- en bouwhoogtes, maar zorgen niet voor uitbreiding van bebouwing of verharding. Er wordt daarom geen watertoets opgesteld. Wel wordt het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) betrokken bij het vooroverleg en geïnformeerd over de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

5.9 Archeologie

Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Deze wet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

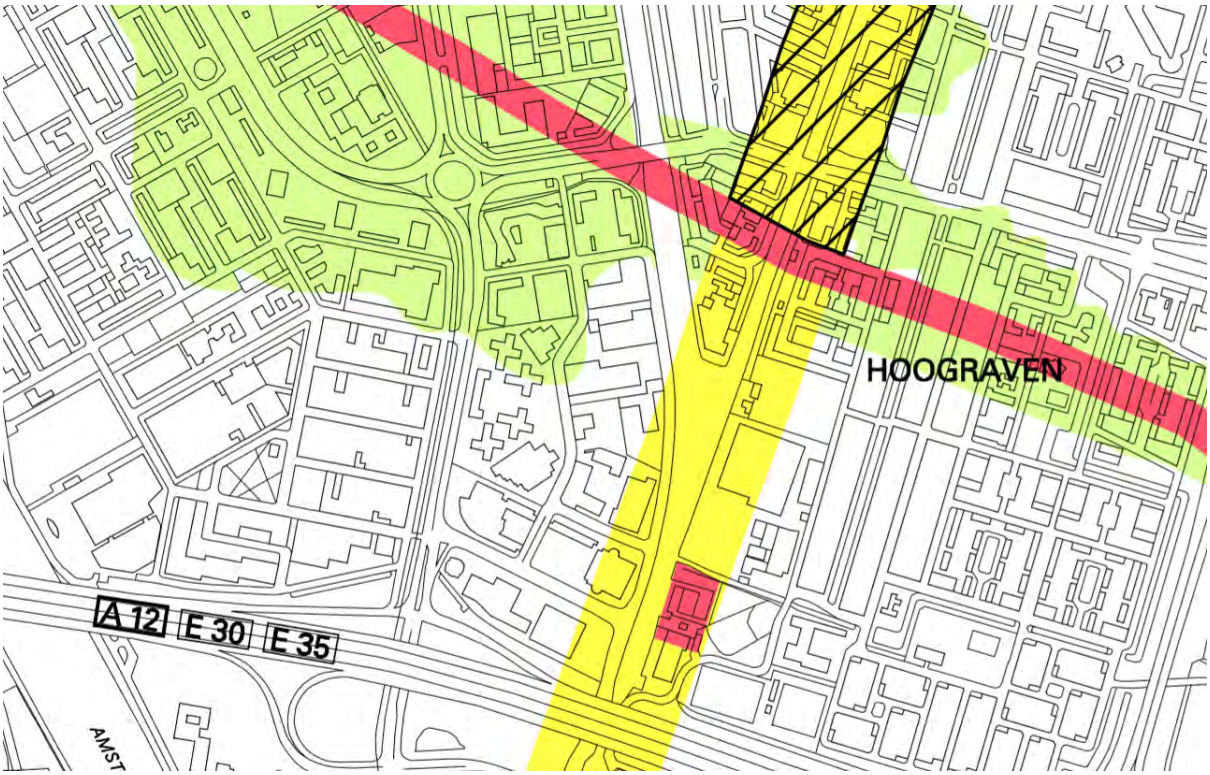
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

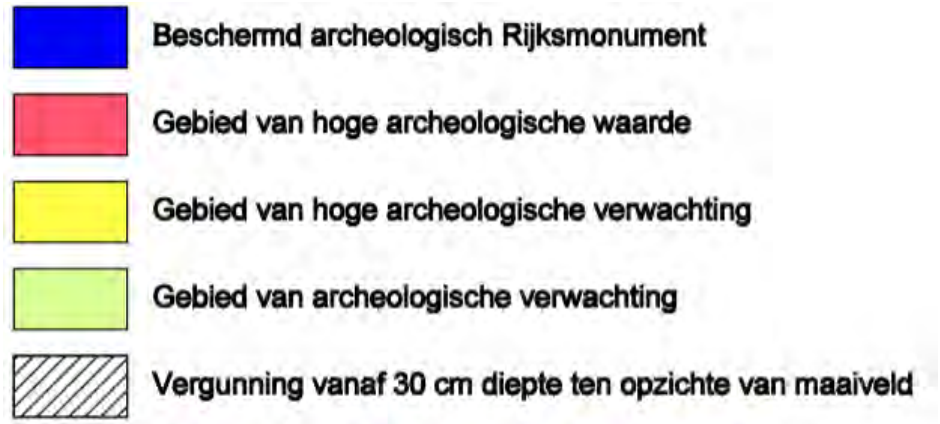
Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan

archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1000 m^2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Plansituatie
Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart gedeeltelijk in een gebied van hoge archeologische waarde (noordoostelijke rand), gedeeltelijk in een gebied van archeologische verwachting en gedeeltelijk in een gebied met een hoge archeologische verwachting.





Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Uitsnede archeologische waardenkaart en legenda (bron: gemeente Utrecht)

Voor deze gebieden is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. Hiermee worden de archeologische waarden en verwachtingen in het aangewezen gebied beschermd en veiliggesteld.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan in actualiserend van aard en maakt geen nieuwe ontwikkelingen en bodemingrepen mogelijk die de archeologische waarden in het gebied zouden kunnen aantasten. De in het plangebied voorkomende archeologische waarden worden door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' beschermd.

5.10 Kabels en leidingen

Kader

Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaalt het bevoegd gezag of dit wenselijk is. Niet-planologisch relevante leidingen behoeven geen bescherming/regeling in het bestemmingsplan. Deze leidingen (riool(pers)leidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) vervullen uitsluitend een functie voor de aanwezige functies in het gebied (kavelaansluitingen) en kunnen ook zonder planologische regeling worden aangelegd. Deze leidingen zijn aangelegd langs en/of in combinatie met aanwezige infrastructuur.

Plansituatie

Er zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied.

5.11 Conclusie

Op basis van de hierboven beschreven paragrafen zijn er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de actualisatie van de beheersverordeningen en bestemmingsplannen zoals genoemd in paragraaf 1.3. M.b.t. de actualisatie is dit bestemmingsplan actualiserend de vigerende bestemmingen worden in zoverre veranderd dat de maximaal toegelaten milieucategorie wordt verlaagd en er een parkeerregeling wordt toegevoegd.

Financiële uitvoerbaarheid
Dit bestemmingsplan conserveert de vigerende bestemmingen, die reeds gerealiseerd zijn. Er behoeven geen kosten te worden gemaakt, en er worden ook geen opbrengsten gegenereerd. De plankosten voor het opstellen van het bestemmingsplan worden betaald uit de gemeentebegroting.

Economische uitvoerbaarheid
Dit bestemmingsplan conserveert de vigerende bestemmingen, die reeds gerealiseerd zijn. Economische uitvoerbaarheid, i.c. realisatie van de bestemming binnen de planperiode, is niet meer van belang.

Kostenverhaal
In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen toegevoegd, en ook geen nieuwe bouwplannen conform art. 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Daarom is er ook geen sprake van kostenverhaal. Er behoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Planschade
In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen mogelijk gemaakt wel worden bestaande bestemmingen gewijzigd zoals in de inleiding van deze paragraaf beschreven. De gebruiksmogelijkheden van een aantal bedrijven teruggebracht tot hetgeen feitelijk aanwezig is, waardoor er zich in het gebied geen zwaardere bedrijven meer kunnen vestigen. Om die reden is een risico analyse planschade opgesteld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

De provincie en HDSR hadden geen opmerkingen over het plan. Rijkswaterstaat wil op een meer strategisch niveau het volgende opmerken. Gemeente anticipeert in bepaalde opzichten op de realisatie van MWKZ-deelgebied 5 door bedrijfscategorieën te verlagen en parkeerregulering aan te scherpen ter voorkoming van afwenteling. Het punt dat RWS wil maken is dat er voor de zittende bedrijven niet voorgesorteerd lijkt te worden op wat bereikbaarheidsveranderingen voor hun parkeernormering zouden kunnen betekenen.

Verwezen wordt daarbij naar de reactie* die RWS-MN heeft gegeven op het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht waarin wordt opgeroepen ook actief bestaande situaties te gaan aanpakken. Van alternatieve mobiliteitsoplossingen die in het zuidwesten van Utrecht gekoppeld aan verstedelijking zijn voorzien kunnen nl. ook de bedrijven in deelgebied 6 gaan meeprofiteren. En aan het oplossen van autobereikbaarheidsproblemen op de Europalaan en A12-aansluiting die met die verstedelijking verbonden zijn kunnen ook deze bedrijven een bijdrage leveren.

Er is kortom alle aanleiding om niet alleen te conserveren, maar ook een pad te schetsen naar een geleidelijke mobiliteitstransitie en aanscherping van parkeerbeleid voor het gehele gebied. RWS is zich er (zoals ook in genoemde reactie aangegeven) van bewust dat dit gelet op verworven rechten lastig is, maar men daagt de gemeente uit daartoe ook in dit kader stappen in te zetten.

Gemeentelijke reactie

In de praktijk doet de gemeente al veel aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. De visie en het 5 stappenplan zoals dat in het mobiliteitsplan is opgenomen is de basis voor het te stimuleren van ander reisgedrag.

Als uitwerking van het mobiliteitsplan werken we aan concrete maatregelen, projecten en aan (deel)studies deelmobiliteit (op basis van het vigerende mobiliteitsplan). Wat we (als uitwerking van het mobiliteitsplan) nu al concreet doen (en dus niet 1 op 1 in het mobiliteitsplan staat) is onder meer afspraken maken over duurzaam reisgedrag met medeoverheden, werkgevers, en onderwijsinstellingen in de stad en regio, via Goedopweg. Werkgevers en werknemers lijken bereidt dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is natuurlijk aan de werkgevers om hierover dan weer verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en frequentie.

Om in dit bestemmingsplan voor te sorteren op wat bereikbaarheidsveranderingen voor de parkeernormering van zittende bedrijven zou kunnen betekenen valt buiten de reikwijdte van wat de gemeente op dit moment met dit bestemmingsplan beoogt. Een dergelijke discussie moet naar onze mening in het bredere verband van de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in zijn geheel worden bezien. Hierover zal te zijner tijd ook zeker met de bedrijven in deelgebied 6 worden gesproken. Het lijkt ons nu in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet gewenst om zittende bedrijven al te laten anticiperen op maatregelen en alternatieven die nog voorwerp van onderzoek en discussie zijn. Wij denken dat er meer draagvlak voor dergelijke maatregelen en ideeën zijn als die worden ontwikkeld in een gezamenlijke visie van gemeente en eigenaren ten aanzien van de transformatie van het gebied.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. kenmerkt zich door een gedetailleerde bestemmingsregeling, zowel op de verbeelding als in de regels, voor de in het gebied aanwezige functies en bebouwing. die gevallen, waarin al voldoende zicht bestaat op een nadere ontwikkeling of uitvoering van gemeentelijk beleid gewenst is, is daarvoor een regeling opgenomen in het plan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de beperking van de maximum toegestane milieucategorie.

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan-huis-verbonden bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels.

7.3.1 Het gebruik van het woord of

Wanneer in de regels van dit bestemmingsplan in een opsomming van gevallen het woord 'of' wordt gebruikt, is daaronder mede begrepen de situatie dat meer dan een van de genoemde gevallen zich tegelijk voordoen. Onder 'of' wordt een combinatie van opties niet uitgesloten.

7.3.2 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- stedenbouwkundige aspecten;
- landschappelijke en of ecologische aspecten;
- milieukundige aspecten;
- cultuurhistorische aspecten;
- verkeersaspecten;
- sociale veiligheid;
- de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aannieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen of bouwwerken hinder ondervinden van deontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de hoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken

In het Besluit omgevingsrecht Bijlage II artikel 2 staan de vergunningvrije bijbehorende bouwwerken opgesomd. Deze vergunningvrije bouwwerken zijn in 2014 aanzienlijk verruimd. De vergunningvrije bouwwerken komen overeen met de voorheen door de gemeente Utrecht gehanteerde standaard erfbebouwingsregeling bij woningen. Besloten is daarom om in het bestemmingsplan geen aparte regels meer op te nemen voor bijbehorende bouwwerken, maar om te verwijzen naar de vergunningvrije bijbehorende bouwwerkenregeling in het Besluit omgevingsrecht.

7.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen

Een aantal begripsomschrijvingen vraagt om nadere toelichting.

Zo wordt onder een Aan-huis-verbonden bedrijf ook een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang verstaan. Door de beperking van de maatvoering van een aan-huis-verbonden bedrijf

in de bestemmingen waar dat is toegestaan (maximaal 1/3 van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 60 m²), is de kleinschaligheid gegarandeerd.

Bij het begrip Bebouwingspercentage is het van belang uit te leggen hoe dit moet worden berekend.

Het bebouwingspercentage is gerelateerd aan de oppervlakte van het bouwperceel, ofwel aan de oppervlakte van de gronden die bij eenzelfde bedrijf, instelling, woning of ander hoofdgebouw behoren.

Daarmee wordt voorkomen dat, als het maximum bebouwingspercentage op bijvoorbeeld 70% is gesteld, een bedrijf, instelling of ander hoofdgebouw op eigen terrein (het eigen bouwperceel) meer dan 70% en zelfs 100% bouwt. Dat zou tot gevolg hebben dat op andere bouwpercelen (die behoren bij andere bedrijven, instellingen, enzovoorts) het percentage van 70% niet (meer) kan worden gehaald of mogelijk zelfs helemaal niets kan worden gebouwd.

Bij het begrip Belhuis is een zodanige omschrijving gekozen, dat daaronder ook internetcafés vallen.

Evenementen

Evenementen moeten op grond van recente jurisprudentie in een bestemmingsplan zijn toegestaan als er sprake is van grootschalige, periodieke meerdaagse evenementen op dezelfde locatie. In dit bestemmingsplan zijn geen evenementen toegestaan die aan deze voorwaarden voldoen. Voor overige evenementen is een 'vergunning openbare ruimte' nodig op grond van de APV (Algemene Plaatselijke Verordening).

7.6 Systematiek van de bestemming Wonen

Aan-huis-verbonden bedrijf
Een belangrijk onderdeel van de bestemming Wonen is de regeling van de aan-huis-verbonden bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning (inclusief aanbouwen) en vrijstaande bijgebouwen met een maximum van 60 m². Bij een aan-huis-verbonden bedrijf mag geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

Nadere eisen
Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan het handhaven van parkeergelegenheid op eigen terrein. Door het toenemend autobezit en het toenemend aantal woninguitbreidingen "tot het maximaal mogelijke" zou de situatie kunnen ontstaan, dat parkeergelegenheid op eigen terrein vervalt of onvoldoende wordt. In deze gevallen is het wenselijk te kunnen "sturen" en door middel van het stellen van nadere eisen parkeergelegenheid op eigen terrein te kunnen behouden in de bestemming Wonen. Ook kan het uit een oogpunt van de bebouwingskarakteristiek in de omgeving of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken nodig of gewenst zijn nadere eisen te stellen aan de situering van bebouwing ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens.

7.7 Artikelsgewijze toelichting

Op een aantal bestemmingen is in deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen
Ter plaatse van het in het plangebied liggende tankstation is de bestemming 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' opgenomen. Ter plaatse mag ook lpg worden verkocht. Er is een uitsterfconstructie opgenomen om het verkooppunt lpg eventueel te verwijderen.

Artikel 4 Bedrijventerrein

De verschillende bedrijven zijn in de bestemming 'Bedrijventerrein' opgenomen. Aan het plan is (als bijlage bij de regels) een 'Lijst van Bedrijfsactiviteiten' toegevoegd. Een uitgebreide toelichting op deze lijst is opgenomen in paragraaf 7.8 en in de bijlage van de toelichting. Binnen het plangebied zijn uitsluitend de bedrijfsactiviteiten uit de milieucategorieën 1 en 2 toegelaten. Twwe bestaande bedrijven met een hogere milieucategorie hebben een maatwerkbestemming gekregen. Er is een

uitsterfconstructie opgenomen die er op gericht is dat in de toekomst alleen nog maximaal categorie 2 bedrijven zich kunnen vestigen. Een en ander is beschreven in paragraaf 4.2.1

Er is een regeling opgenomen in verband met parkeren op eigen terrein. Parkeren dient, waar daartoe de ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn, te geschieden op eigen terrein. In deze bestemming kunnen burgemeester en wethouders dan ook nadere eisen stellen aan zowel de situering als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, als dat noodzakelijk is uit een oogpunt van verkeersveiligheid of ter bescherming van het woon- en leefklimaat in de omgeving.

Artikel 5 Cultuur en ontspanning

Voor het perceel Winthontlaan 8-10 is de bestemming 'Cultuur en ontspanning' opgenomen. Ter plaatse wordt het casino met horecavoorziening gebouwd.

Voor beide functies is een maximale oppervlakte opgenomen. Door het vastleggen van de bebouwingsmogelijkheden in een bouwvlak en maximale bouwhoogte op de verbeelding zijn de kaders, waarbinnen de nieuwe bebouwing moet worden gerealiseerd, vastgelegd.

Artikel 6 Gemengd

De bestemming 'Gemengd' is opgenomen voor het perceel Winthontlaan 4-6. Voor de inhoud is aangesloten bij de daarop van toepassing zijnde bouw- en gebruiksmogelijkheden. Het geldende bestemmingsplan is er op gericht een hotel met bijbehorende functies als een restaurant en congresruimte van circa 20.000 m² mogelijk te maken. Daarnaast is er 10.750 m² BVO ruimte voor aanvullende functies waarvan maximaal 5000 m² zelfstandige kantoorruimte toegestaan. Het overige deel van het gebouw kan voor diverse functies worden aangewend. Daarbij kan worden gedacht aan functies op het gebied van cultuur en ontspanning die een aanvulling kunnen vormen op de aanwezige hotelfunctie. Echter, ook andere functies zijn denkbaar (bedrijven/maatschappelijk/sociaal medisch). Vanwege de verkeerssituatie in het gebied zijn de meer verkeersaantrekkende aanvullende functies in het bestemmingsplan qua oppervlakte zodanig gelimiteerd dat zij geen onevenredig beslag leggen op de verkeersruimte in en om het plangebied. Middels een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid bestaat de mogelijkheid om in het programma te schuiven, mits middels onderzoek is aangetoond dat dit geen onevenredige gevolgen heeft voor de kruispuntbelasting van de Europalaan in de spits.

Een aantal aanvullende functies is nadrukkelijk uitgesloten. In het aanvullende programma kan in ieder geval geen apart congrescentrum of apart vergadercentrum worden gerealiseerd. Deze mogen alleen als bijbehorende functies binnen de totale aantal hotel vierkante meters worden gerealiseerd. Een bioscoop en of casino/speelhal mag evenmin worden gerealiseerd.

Voor de berekening van de hoogte van halfverdiepte parkeergarages geldt een afwijkende regeling. De hoogte van deze voorzieningen die aan de zijde van de Winthontlaan maximaal 1,50 meter mogen zijn, wordt niet berekend vanaf het peil maar vanaf een punt op 2,40 meter uit de gevel van die parkeervoorziening.

Artikel 7 Groen
Het groen langs het Merwedekanaal is voorzien van een groenbestemming. De kleinere stukken groen zijn opgenomen in de verkeersbestemming.

Binnen de bestemming 'Groen' is ook waterbeheer, waterberging en sierwater toegestaan. De kleinere watergangen zijn dan ook niet apart bestemd. Daarnaast mogen er binnen deze bestemming ook voet- en fietspaden worden gerealiseerd.

Artikel 8 Kantoor
In het plangebied zijn verschillende kantoorgebouwen aanwezig. Deze hebben een passende kantoorbestemming gekregen.

Een nadere eisenregeling is hierbij opgenomen in verband met parkeren op eigen terrein. Parkeren dient, waar daartoe de ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn, te geschieden op eigen terrein. In deze bestemming kunnen Burgemeester en wethouders dan ook nadere eisen stellen aan zowel de situering als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied
De wegen in het plangebied zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Dit zijn de wegen met hoofdzakelijk een functie voor het bestemmingsverkeer. Ook de pleinen, de bermen van wegen en het snippergroen maken hier deel van uit. Er zijn kleine gebouwtjes toegestaan bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsenstallingen.

Artikel 10 Waarde - Archeologie

De bescherming van de archeologisch waardevolle gebieden is binnen de gemeente vastgelegd in de

Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Voor een archeologisch waardevol gebied geldt het volgende regime:

- bij bouwwerken wordt de archeologie gekoppeld aan de omgevingsvergunning;
- alvorens het college van burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verleent, wordt advies ingewonnen bij de gemeentelijk archeoloog over de gevolgen van voorgenomen werken of werkzaamheden voor het behoud van de archeologische waarden in het gebied;
- de gemeente beslist op basis van het advies of en onder welke voorwaarden de vergunning wordt verleend.

Artikel 11 Water
Voor het Merwedekanaal is de bestemming 'Water' opgenomen. De regeling uit de keur blijft onverkort naast het bestemmingsplan van kracht.

In de meeste andere bestemmingen zijn waterbeheer, waterberging en sierwater eveneens toegestaan, in het belang van waterbeheer en waterberging.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering
Op gronden langs het Merwedekanaal die tevens een functie hebben als waterkering is een dubbelbestemming opgenomen.

Voor de andere bestemmingen van deze gronden gelden bijzondere bepalingen met het oog op de waterkering. Het bouwen conform die andere bestemmingen is alleen toegestaan via een afwijkingsbevoegdheid. Dat om te kunnen beoordelen of door dat bouwen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van de waterkering. Essentieel is dat de beheerder van de betreffende leiding in die beoordeling wordt betrokken. Daarom is als voorwaarde gesteld dat per afwijking vooraf diens advies dient te worden ingewonnen.

Deze regeling in het bestemmingsplan laat onverlet de bepalingen die gelden voor activiteiten (zoals grondroeringen) op, in of nabij waterkeringen, uit hoofde van de Keur van het betreffende waterschap of enige, andere specifieke regelgeving.

Artikel 13 Wonen
Voor deze bestemmingen is de gebruikelijke regeling voor hoofdgebouwen (woningen), bijbehorende bouwwerken (vrijstaand of aangebouwd) en overige bouwwerken is opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels
Artikel 14 Anti-dubbeltelregel
Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 15 Algemene bouwregels
Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven, een voorwaardelijke verplichting over parkeren en regels voor woningvorming en omzetting.

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 15.3 lid 1 van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat artikel 15.3 lid 2 een regel die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast. Recent is de Nota Stallen en Parkeren gewijzigde via het op 28 maart 2019 vastgestelde addendum Nota parkeernormen fiets en auto.

Aanvullend op bovenstaande regeling is in alle bestemmingen opgenomen dat de parkeergelegenheid binnen het plangebied uitsluitend mag worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Omdat het gebied voor wat betreft parkeren een maatwerk gebied is, is bij alle bestemmingen met uitzondering van het Casino opgenomen dat in aanvulling op artikel 15.3 bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) worden gehanteerd.

Voor het Casino is een aparte maatwerkregel opgenomen voor wat betreft het parkeren.

Woningvorming en omzetting
De gemeenteraad heeft op 26 november 2015 de Beleidsnotitie Woningsplitsen en omzetten vastgesteld, waarin het gemeentelijke beleid voor het splitsen en omzetten van woningen is verwoord. Woningvorming door (bouwkundig) splitsen of omzetten van woningen is niet langer zonder meer toegestaan.

Woningvorming en omzetting van woningen ten behoeve van kamerverhuur voorziet weliswaar in de behoefte aan woonruimte voor starters en studenten, maar kan de leefbaarheid van de omgeving nadelig beïnvloeden. Klachten van omwonenden tonen aan dat een regeling nodig is, waarin het belang van het uitbreiden van het aantal woningen en kamers voor starters en studenten afgewogen wordt tegen het belang van het behouden van een goede leefkwaliteit van de buurt waarin die uitbreiding plaatsvindt.

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) biedt de mogelijkheid om de leefbaarheid in een bestemmingsplan te beschermen. Op grond daarvan kan woningvorming en omzetting gereguleerd worden. Lid 15.4 van dit bestemmingsplan regelt dat het vormen en het omzetten van woningen mag als dat op een aanvaardbare manier gebeurt. De regel onder 2 geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om, in afwijking van de regel onder 1, woonvorming of woningsplitsing toe te staan. Burgemeester en wethouders toetsen hierbij aan de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten uit 2015. De voorwaarde voor het verlenen van de vergunning is, dat er goede woningen of onzelfstandige woonruimten ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het woon- en leefklimaat, het verkeer, de parkeersituatie en de gebruiksmogelijkheden van de buren.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels
De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Woningvorming en omzetting
Het bestemmingsplan bevat een algemene gebruiksregel voor het vormen en het omzetten van woningen met behoud van een goede leefkwaliteit. Deze regel is, in aanvulling op de algemene bouwregel over woningvorming en omzetting nodig, omdat woningvorming en omzetting soms ook zonder bouwkundige aanpassingen kan plaatsvinden.

Artikel 17 Algemene aanduidingsregels

Geluidzone - industrie

Rond het industrieterrein Laagraven is een “geluidzone industrielawaai” vastgesteld. Op grond van de Wet geluidhinder behoort tot deze geluidszone het gebied tussen het industrieterrein en de buitengrens van de geluidszone industrielawaai. Buiten de geluidzone mag de geluidbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A).

Op de verbeelding is de geluidzone, voor zover deze binnen het plangebied valt, weergegeven met de gebiedsaanduiding “geluidzone - industrie”. Binnen de geluidzone zijn woonbestemmingen en andere geluidgevoelige bestemmingen enkel toegestaan indien de geluidbelasting op de gevels voldoet aan de wettelijke grenswaarden (voorkeursgrenswaarde is 50 dB(A)).

Vrijwaringszone - straalpad

Binnen deze zone loopt een straalpad, op basis waarvan de bouwhoogte van bouwwerken die hier op grond van de desbetreffende bestemming zijn toegestaan, worden beperkt.

Artikel 18 Algemene afwijkingsregels
Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al afgeweken kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
Artikel 20 Overgangsrecht
In het Besluit ruimtelijke ordening is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 21 Slotregel
In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Prostitutie
In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan-huis-verbonden bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde

maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

7.8 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Algemeen

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Een Lijst van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, naarmate de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is de Lijst van Bedrijfsactiviteiten opgenomen.

Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (vooral brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Omgevingstype bepalend voor de daadwerkelijk te hanteren afstanden

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijfsactiviteiten omvat de bedrijfstypen met codering volgens de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) 2008. Mocht een bedrijf meerdere SBI codes kennen dan moet voor elk aspect de grootste afstand worden genomen.

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt. Volgens de VNG-publicatie worden daarbij twee omgevingstypen onderscheiden: rustige woonwijk en gemengd gebied.

Omgevingstype rustige woonwijk

In een rustige woonwijk komen enkel wijkgebonden voorzieningen voor en vrijwel geen andere functies zoals kantoren of bedrijven. Langs de randen (in de overgang naar eventuele bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Als daarmee vergelijkbare omgevingstypen noemt de VNG-publicatie onder meer een rustig buitengebied (eventueel met verblijfsrecreatie) en een stilte- of natuurgebied.

Omgevingstype gemengd gebied

In een gemengd gebied komen naast wonen ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Daarmee vergelijkbare gebieden zijn lintbebouwingen in het buitengebied waarin functiemenging voorkomt en gebieden gelegen direct langs een hoofdinfrastructuur. Kenmerkend voor het omgevingstype gemengd gebied is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied.

Bedrijfswoningen

Een bedrijfswoning op een bedrijventerrein is een specifiek woningtype waar minder hoge eisen aan het woon- en leefklimaat kunnen worden gesteld. Bedrijfswoningen zijn in het algemeen minder milieugevoelig dan de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied.

Te hanteren richtafstanden

De volgende tabel geeft voor beide omgevingstypen (rustige woonwijk en gemengd gebied) per milieucategorie inzicht in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan (of via vergunningvrij bouwen) mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten behoeven te ontstaan.

Milieucategorie	Richtafstand rustige woonwijk (in meters)	Richtafstand gemengd gebied (in meters)
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200

5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Toelaatbaarheid van bedrijven die onder een specifieke regelgeving vallen
Bepaalde bedrijven vallen onder een specifieke wettelijke regeling. Het betreft:

- bedrijven die "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken" zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (zogenoemde grote lawaaimakers); deze bedrijven zijn alleen toegestaan op industrieterreinen die in het kader van deze wet gezoneerd zijn;
- bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) kunnen vallen (nu of in de toekomst); het betreft risicovolle bedrijven waar gebruik, opslag of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico;
- bedrijven die onder het Vuurwerkbesluit vallen; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) afstandsnormen.

De toegepaste Lijst van Bedrijfsactiviteiten
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat van Bedrijfsactiviteiten uit de VNG-publicatie. Op een punt is een andere werkwijze toegepast:

In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan.

De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de digitale verbeelding (plankaart) van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten).

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De richtafstanden en inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In de planregels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van de regels en een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders vestiging van een dergelijk bedrijf via een afwijkingsbevoegdheid kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

In de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is bij de indeling van sommige bedrijfsactiviteiten uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde afwijkingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

7.9 Lijst van Bedrijven functiemenging

Toepassing Lijst van Bedrijven functiemenging
Algemeen
In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven functiemenging is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijven functiemenging wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen

kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van Bedrijven functiemenging) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden
In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van Bedrijven functiemenging toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van Bedrijven functiemenging worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten
De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het voornamelijk om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven functiemenging
De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven functiemenging. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven functiemenging is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven functiemenging hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijven functiemenging blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven functiemenging is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven functiemenging is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven functiemenging niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

7.10 Lijst van Horeca-activiteiten

Een horecabedrijf heeft door het komen en gaan van bezoekers invloed op de beleving van zijn omgeving. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan het nodig zijn de omgeving te beschermen tegen geluids- en verkeersoverlast als gevolg van horecabedrijven. In hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 is een lijst opgenomen, waarin horeca-activiteiten aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals de omvang, de ruimtelijke uitstraling en de parkeerdruk naar zwaarte in categorieën zijn ingedeeld. Met 'zwaarte' wordt het normaal te verwachten effect op het woon- en leefklimaat van de omgeving bedoeld. Bij de zwaarste categorie, discotheek, is het effect het grootst door de grote aantallen bezoekers en de harde muziek en bij de lichtste categorie, lunchroom, is het effect het kleinst, vanwege het kleinschalige karakter en omdat deze vorm van horeca alleen open is, als de winkels open mogen zijn. Het beleid over hotels is niet in het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 opgenomen. De uitleg hieronder gaat alleen over horecabedrijven die geen hotel zijn.

In de regels van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Lijst van Horeca-activiteiten die inhoudelijk gelijk is aan de lijst in hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018. Bij het opstellen van de lijst is uitgegaan van de volgende begripsomschrijving van een horecabedrijf:

een horecabedrijf is een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt of
- bedrijfsmatig een zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd.

De activiteit 'hotel' valt niet onder deze definitie en een coffeeshop of een shishalounge ook niet. Deze activiteiten zijn dus niet in de lijst opgenomen en zijn op grond van de regels van dit bestemmingsplan niet toegestaan. De lijst bevat de volgende categorieën, van 'licht' naar 'zwaar': D3 (lichte horeca plus), D2 (lichte horeca), D1 (middelzware horeca), C (snelle horeca), B (zware horeca), A2 (grootschalige zware horeca) en A1 (grootschalige zware horeca).

Onderscheid tussen de categorieën A2 , A1 en B
Bij de activiteit A2 ligt het accent op zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften, al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren. Bij de activiteit A1, disco, ligt het accent op het gelegenheid geven tot dansen op muziek, als wezenlijk onderdeel van de inrichting. In een café is het schenken van dranken voor consumptie ter plaatse de belangrijkste activiteit.

Onderscheid tussen de categorieën C en D
Een cafetaria of snackbar (categorie C) is een laagdrempelige inrichting met veel in- en uitgaande bewegingen, die vaak laat open is. Bij deze categorie ligt het accent op het snel verstrekken van etenswaren en alcoholvrije dranken voor consumptie ter plaatse. Bij dit soort gelegenheden nemen bezoekers de gekochte waren ook vaak mee, in plaats van ze ter plaatse te nuttigen. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door geluidsoverlast van bezoekers die komen en gaan, of door bezoekers die buiten de inrichting eten en door stankoverlast.
In restaurants of lunchrooms worden de maaltijden rustig in het pand gegeten. De lichtere variant, categorie D2, richt zich op het winkelende publiek en is gebonden aan de sluitingstijden zoals die gelden voor detailhandel. De lichte horeca plus, categorie D3, is dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse met een sluitingstijd om 23.00 uur.

Coffeeshop, shishalounge
In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in een maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid. Een coffeeshop is veelal een horecavestiging in de categorie D en past dan alleen in panden met die bestemming. Een shishalounge is een bedrijf dat zich vooral richt op het aanbieden van een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Daarbij wordt ook wel een drankje en een hapje aangeboden, waarmee zo'n bedrijf horeca-achtig wordt. Dergelijke bedrijven hebben niet de naam een positieve bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefkwaliteit van een straat. Daar komt bij dat shishalounges zich vaak niet aan winkeltijden houden en zich niet richten op winkelend publiek. In een rustige woonwijk en in een wijkwinkelcentrum zijn dergelijke bedrijven daarom niet gewenst.

Horeca-achtige activiteiten
Afhaalzaak
Een afhaalzaak is een bijzondere vorm van detailhandel. In een afhaalzaak worden etenswaren bereid die niet ter plaatse genuttigd worden. Het horeca-aspect, het bereiden van het voedsel, is een ondergeschikt deel. In bestemmingsplannen worden afhaalzaken apart bestemd, omdat de planologische uitstraling vaak lijkt op een cafetaria, door de openingstijden, de geur, de brommers van de bezorgservice, het komen en gaan van bezoekers en het voor de deur opeten van het voedsel.

Ondersteunende horeca
In de detailhandelsbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca. Dit is horeca die een relatie heeft met en ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Dat moet blijken uit de aard van de hoofdfunctie en uit de omvang van de horecafunctie.

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 geeft hiervoor de volgende randvoorwaarden:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- het vloeroppervlak van de horecafunctie bedraagt voor vestigingen met een brutovloeroppervlak tot 1.000 m^2 maximaal 30% van het brutovloeroppervlak van de vestiging en voor vestigingen met een brutovloeroppervlak dat groter is dan 1.000 m^2 maximaal 20% van het brutovloeroppervlak van de vestiging;
- in vestigingen met een brutovloeroppervlak tot 1.000 m^2 moet er een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden;
- de vestiging moet zich houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Additionele horeca
Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie. Deze activiteit wordt gezien als normale activiteit bij de hoofdfunctie. Voorbeelden van additionele horeca zijn de kantines bij buurthuizen, scholen, sportfaciliteiten, kantoren, bedrijven, theaters, bioscopen en musea. De bestemming is in deze voorbeelden 'maatschappelijk', 'sport', 'kantoor', 'bedrijf' en 'cultuur en ontspanning'. Uit de jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:4039) volgt dat duidelijk moet zijn

waar de additionele horeca-activiteiten mogen plaatsvinden. Daarom is additionele horeca alleen in een bovengenoemde bestemmingen toegestaan, als additionele horeca in de bestemmingsomschrijving van die bestemmingen is opgenomen.

Kenmerken van additionele horeca zijn:

- de horeca-activiteit hoort bij de hoofdfunctie en is alleen open tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie;
- de ruimte voor de horeca-activiteit wordt niet los van de hoofdfunctie gebruikt; de ruimte wordt dus niet verhuurd of anderszins in gebruik gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen;
- de horeca-activiteit completeert of vergroot de kwaliteit van de hoofdfunctie;
- de horeca-activiteit is ondergeschikt aan de hoofdfunctie, wat blijkt uit het feit dat de horecafunctie een beperkt vloeroppervlak gebruikt, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie doorgaans als maximum geldt.

7.11 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingsplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Planschaderisicoanalyse

PLANSCHADERISICOANALYSE

PROJECT	De Merwedekanaalzone (deelgebied 6)
STATUS	2.1
PROJECTNUMMER	20142
DATUM	16 december 2020
AUTEUR	[redacted]
CONTROLE	[redacted]



Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

info@meesruimteenmilieu.nl | www.meesruimteenmilieu.nl | IBAN NL94ABNA0587770562 | KvK 34237628

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38
085 – 744 08 37

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

Inhoudsopgave pagina

1 Inleiding 4
1.1 Onderzoeksmethodiek 4
1.2 Leeswijzer 4
1.3 Het projectgebied 5
1.4 Doel 5
1.5 Verantwoording 6
2 Uitgangspunten voor het onderzoek 7
2.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) 7
2.2 Beoordelingscriteria 8
2.3 Planologische vergelijking 8
2.4 Huidig planologische regime 8
2.5 Toekomstig gebruik 13
3 Analyse van de schadefactoren 15
3.1 Opname- en peildatum 15
3.2 Functiewijziging 15
3.3 Wijziging in bebouwingsmogelijkheden 15
4 Beoordeling objecten 18
4.1 Verminderde dag- en zonlichttoetreding, uitzichtbeperking en privacy 18
4.2 (Milieu)hinder 18
4.3 Wijziging verkeerssituatie en parkeren 18
4.4 Belemmering bedrijfsvoering 19
4.5 Wijziging situeringswaarde 21
5 Conclusie risicoanalyse planschade 22

Bijlagen

1 Overzicht bestaande bedrijven inclusief milieucategorie.
2 Taxatierapport

1 Inleiding

De gemeente Utrecht is voornemens om de Merwedekanaalzone te herontwikkelen. De Merwedekanaalzone is verdeeld in diverse deelgebieden. Voorliggende rapportage spitst zich toe op deelgebied 6. Deelgebied 6 omvat het gebied tussen de Beneluxlaan, het Merwedekanaal, de Rijksweg A12 en de Europalaan. Voor dit gebied is de gemeente Utrecht voornemens een conserverend bestemmingsplan op te stellen. Dit bestemmingsplan heeft ten doel, om de bestaande situatie in het plangebied vast te leggen, zodanig dat de huidige bedrijvigheid in het gebied kan worden voortgezet op een wijze die in overeenstemming is met de gewenste ontwikkelingsgang van het gebied. Daarnaast voorziet het conserverende bestemmingsplan in een parkeerregeling, welke de parkeerplaatsen koppelt aan de partijen in het gebied en verhuur van parkeerplaatsen aan partijen van buiten het deelgebied verbiedt.

Als gevolg van de verandering van het planologisch regime kan mogelijk planschade optreden voor omliggende objecten. Op basis van artikel 6.1, lid 4 en 5 van de Wet ruimtelijke ordening kan een verzoek tot planschade worden ingediend tot 5 jaar na onherroepelijk worden of na ter inzagelegging van het betreffende plan. In deze analyse wordt beoordeeld of voor omliggende objecten planschade kan optreden ten gevolge van de wijziging van het planologisch regime.

1.1 Onderzoeksmethodiek

Voorliggende planschaderisicoanalyse beoogd een globaal beeld te geven van de mogelijk te verwachten planschade voor de objecten in het plangebied. Voor de objecten in het plangebied is uitgegaan van de door de gemeente Utrecht aangeleverde informatie omtrent de aanwezige bedrijven in het projectgebied. In onderhavige planschaderisicoanalyse vindt een globale vergelijking plaats van het huidig planologisch regime en het toekomstig regime. Vervolgens wordt de bestaande bedrijvigheid beoordeeld aan de hand van een aantal criteria, waaronder het criterium 'belemmering bedrijfsvoering'. Omdat het nieuwe planologisch regime een conserverend bestemmingsplan betreft, worden in deze rapportage enkel de objecten in het plangebied beoordeeld.

Als uit bovengenoemde vergelijkingen blijkt dat een grond voor planschade bestaat, wordt in overleg met een erkend taxateur beoordeeld of de mogelijke redenen voor planschade in aanmerking komen voor vergoeding. Beoordeeld wordt of de planschade het maatschappelijk risico overstijgt en welk percentage van het maatschappelijk risico gerechtvaardigd is.

Tot slot vindt een globale raming plaats van de mogelijke planschade. De raming vindt plaats in samenwerking met een erkend taxateur.

1.2 Leeswijzer

- Hoofdstuk 1: omschrijving projectgebied, doel en verantwoording;
- Hoofdstuk 2: uitgangspunten voor het onderzoek;
- Hoofdstuk 3: analyse van de schadefactoren;
- Hoofdstuk 4: beoordeling objecten;
- Hoofdstuk 5: conclusie.

1.3 Het projectgebied

Voorliggende planschaderisicoanalyse heeft betrekking op deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone wordt omsloten door:

- de Beneluxlaan aan de noordzijde;
- het Merwedekanaal aan de oostzijde;
- de Rijksweg A12 aan de zuidzijde;
- de Europalaan aan de westzijde.

figuur 1. luchtfoto projectgebied globaal (bron: QGIS, eigen bewerking)



1.4 Doel

Voorliggende planologische wijziging betreft een wijziging ten opzichte van de in de vigerende beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk", de beheersverordening "Algemene regels actualiseren", het voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2019", het vigerende bestemmingsplan ''Actualisering diverse gebieden'', het bestemmingsplan "Hotel en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone" en het bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" toegelaten mogelijkheden. In verband met de wijziging van het planologisch regime wordt het risico van planschade krachtens artikel 6.1 van de Wro in kaart gebracht.

Krachtens artikel 6.1 Wro kunnen burgemeester en wethouders, indien en voor zover blijkt dat een belanghebbende, die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een wijziging van het bestemmingsplan of projectbesluit, op aanvraag een tegemoetkoming doen toekomen, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

1.5 Verantwoording

In dit advies wordt op basis van de ter beschikking gestelde informatie een risicoanalyse uit gevoerd ten aanzien van objecten in en in de nabije omgeving van het te wijzigen plangebied die mogelijk planschade kunnen ondervinden. Hierbij is uitgegaan van de huidige stand van de jurisprudentie ten aanzien van artikel 6.1 Wro.

Benadrukt dient te worden dat indien na inwerkingtreding van de planologische maatregel planschadeverzoeken worden ingediend, een schadebeoordelingscommissie, na het horen van belanghebbenden en aansluitend taxatie tot een ander oordeel kan komen zowel voor wat betreft mogelijke planschade als voor de hoogte van de planschadevergoeding.

Voorts kan de besluitvorming en eventueel bezwaar en beroep nog tot een andere uitkomst leiden. De risicoanalyse dient dan ook als een indicatie te worden beschouwd ten aanzien van mogelijke planschade die belanghebbenden zouden kunnen ondervinden als gevolg van het nieuwe planologische regime.

2 Uitgangspunten voor het onderzoek

2.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro)

De mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in planschade is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Planschade is geregeld in hoofdstuk 6. Artikel 6.1 is het artikel waarin het recht op een tegemoetkoming in de schade is vastgelegd.

Artikel 6.1, lid 1 luidt: "Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd."

Maatschappelijk risico

Ten aanzien van vergoeding van planschade geldt op basis van artikel 6.2 Wro een normaal maatschappelijk risico voor indirecte planschade. Dit houdt in dat indien sprake is van schade in de vorm van waardevermindering van een onroerende zaak of in de vorm van inkomensderving, een gedeelte, gelijk aan 2% van de waarde van de onroerende zaak respectievelijk het inkomen, voor rekening van de aanvrager blijft.

In de praktijk is echter regelmatig de vraag aan de orde of het – gelet op specifieke omstandigheden van het geval – gerechtvaardigd is om een hoger percentage dan 2% van de waarde van de onroerende zaak voor rekening van de aanvrager te laten. Uit jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:1653) blijkt dat dit gerechtvaardigd is, indien sprake is van een normale maatschappelijke ontwikkeling die in de lijn der verwachting ligt. Bijvoorbeeld de inbreiding van woningen in een bestaande woonkern worden in beginsel aangemerkt als een normale maatschappelijke ontwikkeling. Om te beoordelen of de maatschappelijke ontwikkeling in de lijn der verwachting lag, hecht de Afdeling onder andere waarde aan het voorgaande bestemmingsplan.

De ABRvS[1] heeft echter geoordeeld dat een percentage van 5% niet zondermeer gehanteerd kan worden bij directe planschade, waar in voorliggende analyse sprake van is. Dit temeer doordat in de wet geen forfaitaire drempel is opgenomen voor directe planschade, in tegenstelling tot de forfaitaire drempel van 2% bij indirecte planschade.

In voorliggende analyse is sprake van directe planschade. Voor directe planschade, in tegenstelling tot indirecte planschade, is in de wet geen forfaitaire drempel opgenomen. In samenwerking met erkend taxateur de heer ing. B. Keller van Keller Grondzaken B.V. is daarom bepaald dat het maatschappelijk risico, uitgaande van een worst case scenario, op 0% wordt gesteld.

Voorzienbaarheid en schadebeperkende maatregelen

In artikel 6.3 van de wet wordt aangegeven dat bij de beoordeling van een aanvraag om een tegemoetkoming om schade eventuele voorzienbaarheid en de mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken moet worden meegenomen bij de

1

[1] ABRvS 17 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1293.

bepaling van planschade. Het onderdeel voorzienbaarheid wordt in een separaat memo beschouwd.

2.2 Beoordelingscriteria

Artikel 6.1 Wro stelt geen criteria voor het instellen van een verzoek tot schadevergoeding. In beginsel zullen alle verzoeken ontvankelijk worden verklaard, indien een causaal verband met de te ontwikkelen locatie aanwezig is.

Uit de jurisprudentie blijkt dat onder meer de volgende factoren kunnen zorgen voor een planologische verslechtering en schadeaanspraak:

1. verminderde dag- en zonlichttoetreding;
2. uitzichtbeperking;
3. privacy;
4. (milieu)hinder;
5. wijziging verkeerssituatie en parkeren;
6. belemmering bedrijfsvoering;
7. wijziging situeringswaarde.

In de beoordeling zijn de bebouwde objecten betrokken die gelegen zijn binnen deelgebied 6.

2.3 Planologische vergelijking

Toepassing van artikel 6.1 Wro vereist een vergelijking van de planologische regimes vóór en ná de gestelde schadeveroorzakende bestemmingswijziging. Het bouwplan tot ontwikkelen van het projectgebied moet daartoe worden vergeleken met het vigerende planologische regime. Daarbij is voor het vigerende planologische regime niet de feitelijke situatie van belang, maar hetgeen op grond van het planologisch regime maximaal kan worden gerealiseerd, ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden.

Onder de planschaderegeling ex artikel 6.1 e.v. Wro vormen de bepalingen van een planwijziging of een planuitwerking, binnenplanse afwijkingsmogelijkheden of een nadere eis, een zelfstandige grondslag voor planschade. Zolang niet verwezenlijkt, blijven onder de Wro binnenplanse flexibiliteitsbepalingen in de planvergelijking buiten beschouwing.

Verder mogen volgens vaste jurisprudentie de gevolgen van feitelijk gerealiseerde situaties in de beoordeling geen rol in een planvergelijking spelen (hiermee wordt bijvoorbeeld gedoeld op de functie van afschermende beplanting zoals heggen, die vanwege het seizoensgebonden groenkarakter en tijdelijke en toevallige wensen van eigenaren niet van invloed mogen zijn in een analyse).

Voor de nieuwe bestemming is uitgegaan van de verstrekte gegevens van de gemeente Utrecht, waarbij is uitgegaan van het toekomstig gebruik zoals beschreven in paragraaf 2.5, 3.2 en 3.3.

2.4 Huidig planologische regime

Er zijn diverse regelingen van kracht op de projectlocatie, te weten:

- Het bestemmingsplan “Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone” van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 13 februari 2014.

- Het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 1 december 2016.
- De beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 30 november 2017.
- De beheersverordening "Algemene regels actualiseren" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 30 november 2017.
- Het bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juni 2018.
- Het voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2020" van de gemeente Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 15 oktober 2020.

Op onderstaande afbeelding zijn de vigerende planologische regimes weergegeven.

figuur 2. Uitsnede vigerende planologische regimes (bron: QGIS, eigen bewerking)



Bestemmingsplan "Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone"

Het plangebied is deels gelegen binnen het bestemmingsplan "Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone". Op basis van dit regime heeft het plangebied de bestemming 'Gemengd', waarbinnen een bouwvlak geldt en diverse maatvoeringsvlakken. Aan de randen geldt een bouwhoogte van 1,5 meter. Vervolgens geldt een bouwhoogte van 14,5 meter en zijn twee hoogteaccenten van respectievelijk 80 en 34 meter hoog toegestaan. Daarnaast heeft een deel van de locatie de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1'.

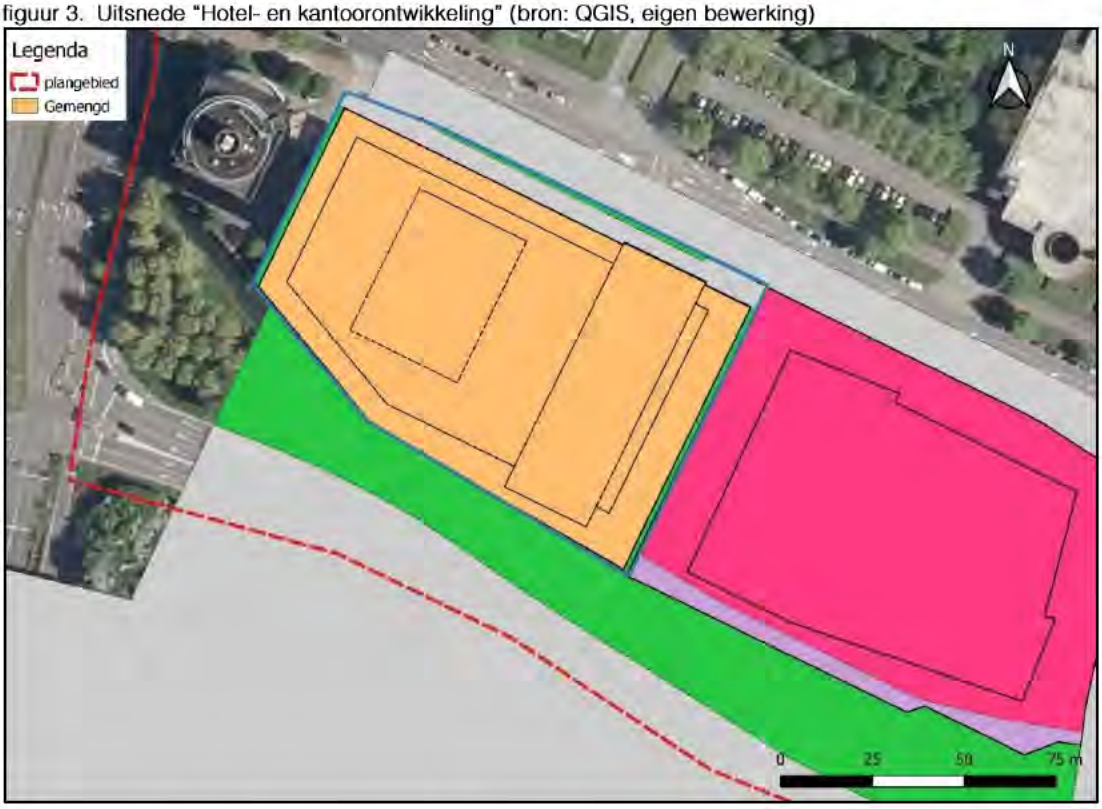
Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn de volgende functies toegestaan:

a. een hotel inclusief de bijbehorende congresfunctie en horeca in de categorieën B, D1, D2 en A2 zoals beschreven in bijlage 2 Lijst van horeca-activiteiten en voor zover voldaan wordt aan bepaalde in artikel 3.4.1,

b. alsmede de hieronder opgesomde aanvullende functies, uitsluitend indien en voor zover voldaan wordt aan het daaromtrent bepaalde in artikel 3.4.2:
   1. bedrijven, zoals opgenomen in de categorieën A tot en met B2 van de bij dit bestemmingsplan behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging;
   2. culturele voorzieningen en ontspanning uitsluitend als genoemd in artikel 3.4.2 onder 2; zelfstandige kantoren;
   3. maatschappelijke voorzieningen uitsluitend als genoemd in artikel 3.4.2 onder 4;
c. de bij de bestemming behorende, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

De hierboven genoemde artikelen 3.4.1 en 3.4.2 betreffen de specifieke gebruiksregels. Deze gebruiksregels bevatten restricties voor het toegestane bruto vloeroppervlakte van de functies.

figuur 3. Uitsnede "Hotel- en kantoorontwikkeling" (bron: QGIS, eigen bewerking)



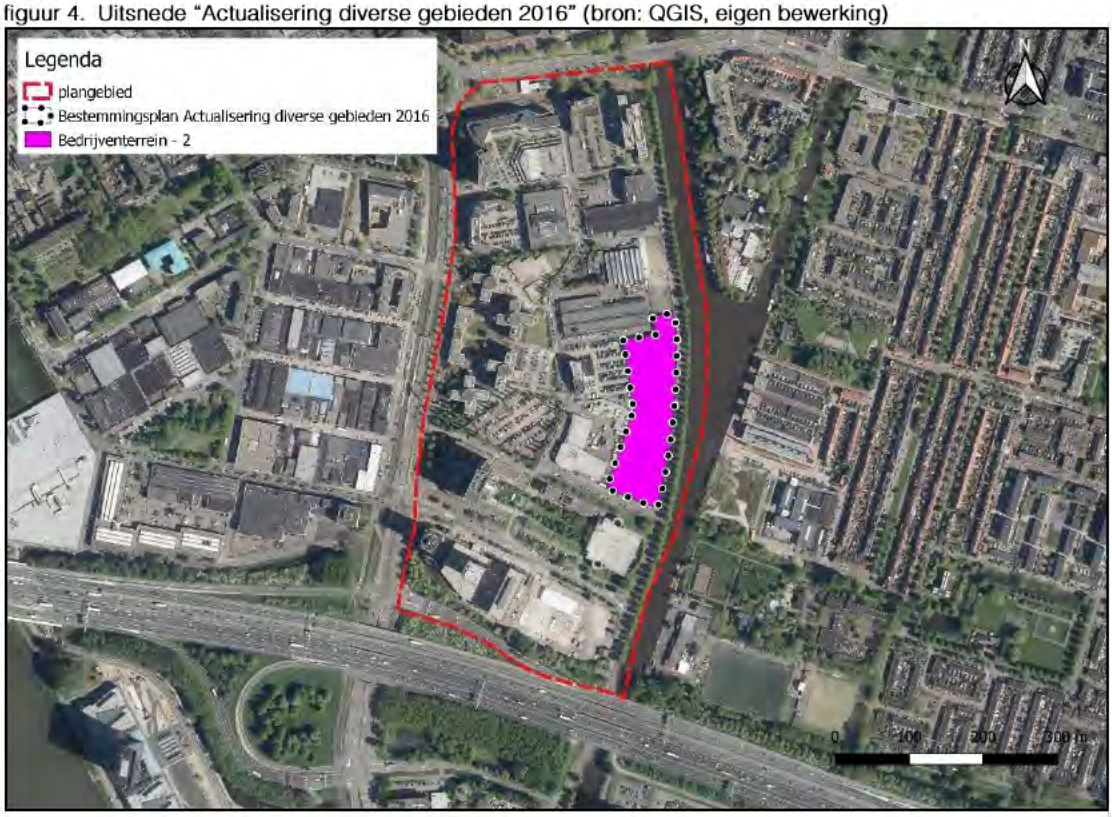
Tot slot kent het plangebied op basis van dit bestemmingsplan de bestemmingen 'Verkeer – Verblijfsgebied' en 'Groen'.

Bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016"

Een deel van het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden 2016'. Voor de bebouwing gelegen binnen het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" geldt een maximale bouwhoogte van 18 meter. De vigerende bestemming is 'Bedrijventerrein – 2'. De voor 'Bedrijventerrein – 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijven, tot en met categorie 3.1, zoals genoemd in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
b. aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
c. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

figuur 4. Uitsnede "Actualisering diverse gebieden 2016" (bron: QGIS, eigen bewerking)



De beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk"

De locatie is gelegen in besluitvlak 1 en diverse besluitsubvlakken, te weten:

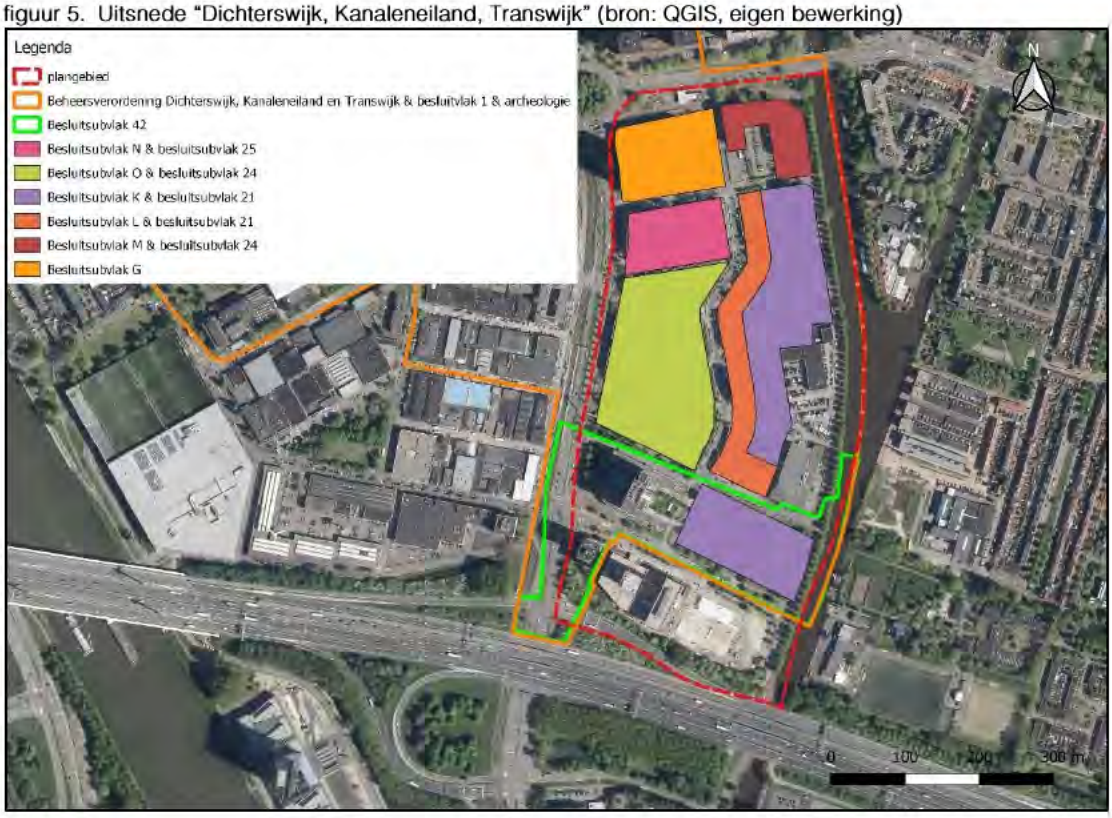
- besluitsubvlak G, K, L, M, N en O;
- besluitsubvlak 21, 24, 25 en 42; en
- besluitsubvlak 'Archeologie'.

In onderstaande tabel zijn de bepalingen behorende bij de besluit(sub)vlakken weergegeven.

Besluit(sub)vlak	Bepalingen
Besluitvlak 1	Betreft het verordeningsgebied (artikel 1.45). Op grond van artikel 3.1 worden de in het verordeningsgebied gelegen gronden en bestaande bouwwerken gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik. De bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen.
Besluitsubvlak G	Ter plaatse van besluitsubvlak 'G' mogen de volgende functies worden uitgeoefend: 1. maatschappelijke voorzieningen waarbij maximaal 1 bedrijfswoning van maximaal 400 m3 per instelling is toegestaan; 2. kantoren; 3. sportvoorzieningen.
Besluitsubvlak K	Ter plaatse van besluitsubvlak 'K' mogen bedrijven behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen behoudens bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.
Besluitsubvlak L	Ter plaatse van besluitsubvlak 'L' mogen bedrijven behorende tot de milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen behoudens bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.
Besluitsubvlak M	Ter plaatse van besluitsubvlak 'M' bedraagt de maximum brutovloeroppervlakte van kantoren 4.000 m^2.

Besluitsubvlak N	Ter plaatse van besluitsubvlak 'N' bedraagt de maximum brutovloeroppervlakte van kantoren 20.500 m^2.
Besluitsubvlak O	Ter plaatse van besluitsubvlak 'O' bedraagt de maximum brutovloeroppervlakte van kantoren 40.000 m^2.
Besluitsubvlak 21	Ter plaatse van besluitsubvlak '21' bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 18 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 70%.
Besluitsubvlak 24	Ter plaatse van besluitsubvlak '24' bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 28 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 70%.
Besluitsubvlak 25	Ter plaatse van besluitsubvlak '25' bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 28 meter en een maximaal bebouwingspercentage van 80%.
Besluitsubvlak 42	Ter plaatse van het besluitsubvlak '42' ligt de rond het industrieterrein Laagraven gelegen zone als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan.
Besluitsubvlak 'Archeologie'	Artikel 4.1 bepaalt dat onder de met de verordening strijdig gebruik in ieder geval het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg ter plaatse van het besluitsubvlak 'Archeologie' wordt begrepen.

figuur 5. Uitsnede "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" (bron: QGIS, eigen bewerking)



Beheersverordening "Algemene regels actualiseren"

De beheersverordening "Algemene regels actualiseren", actualiseert de algemene regels die zijn opgenomen in de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk". De beheersverordening "Algemene regels actualiseren" heeft (naast een verwijzing naar de meest recente parkeernota) met name betrekking op woningvorming en omzetting van bestaande woningen.

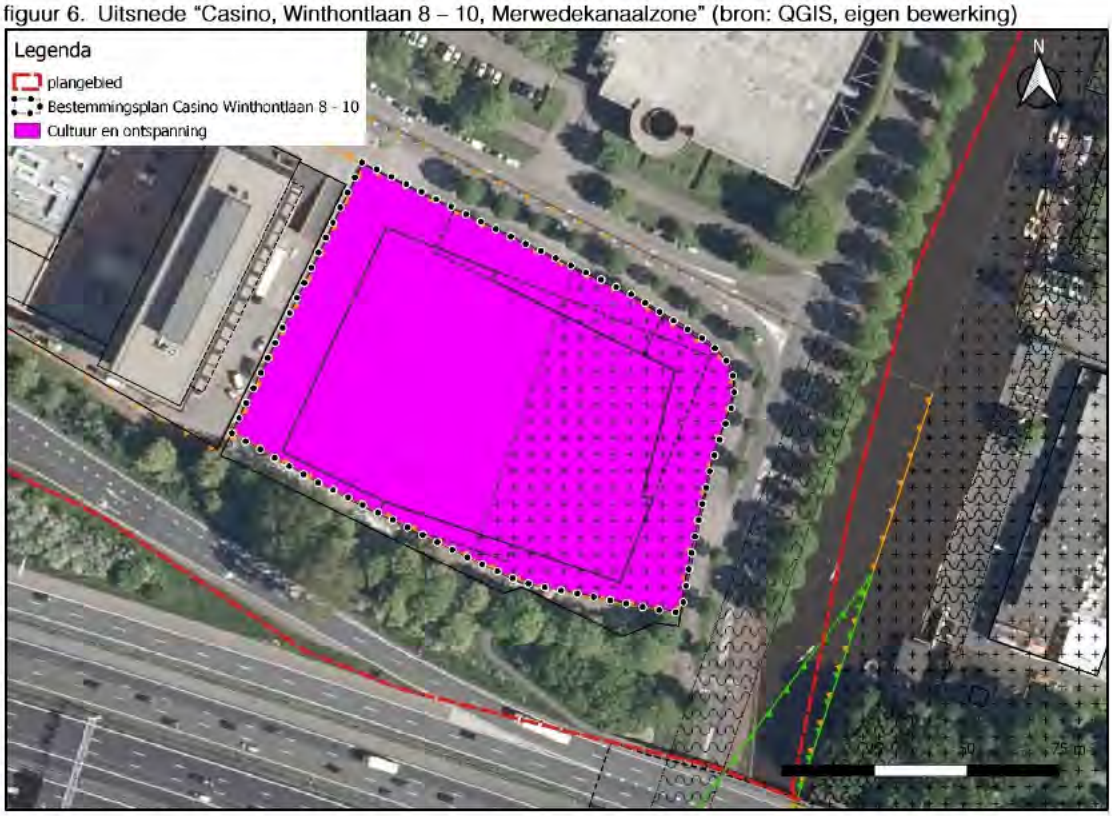
Bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone"

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen het bestemmingsplan "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone'. Het plangebied is gelegen in de enkelbestemming 'Cultuur en ontspanning'. Er is een bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden tot een hoogte van maximaal 30 meter. Daarnaast kent de locatie de functieaanduiding 'parkeergarage', de functieaanduiding 'horeca' en is de locatie gelegen binnen de gebiedsaanduiding

'geluidzone – industrie'. Een deel van de locatie heeft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Een strook aan de noordzijde kent de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1'.

De voor 'Cultuur en ontspanning' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. een casino, inclusief additionele horeca;
b. horeca in de categorieën D1 en D2, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'horeca' en op de begane grondlaag;
c. een parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
d. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een terras toegestaan bij de aangrenzende horecafunctie;
e. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterberging en waterbeheer, terrassen, tuinen en erven.

figuur 6. Uitsnede "Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone" (bron: QGIS, eigen bewerking)



Voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2020"
Het voorbereidingsbesluit "Merwede Kanaalzone 2020" bepaalt dat het gebruik van de gronden behorende bij het voorbereidingsbesluit in beginsel niet mag worden gewijzigd.

2.5 Toekomstig gebruik

Deelgebied 6 omvat het gebied tussen de Beneluxlaan, het Merwedekanaal, de Rijksweg A12 en de Europalaan. Voor dit gebied is de gemeente Utrecht voornemens een conserverend bestemmingsplan op te stellen. Dit bestemmingsplan heeft ten doel, om de bestaande situatie in het plangebied vast te leggen, zodat de gewenste ontwikkelrichting zo min mogelijk wordt belemmerd.

Concreet betekent dit dat het gebied bestemd wordt voor bedrijven met maximaal milieucategorie 1 en 2 als bedoeld in de lijst van bedrijfsactiviteiten. Bestaande bedrijven in een hogere categorie worden ondergebracht op een lijst van toegelaten bedrijven, met dien verstande dat daaraan een uitsterfconstructie wordt verbonden om bij vertrek van de betreffende bedrijven de milieucategorie naar beneden toe bij te stellen, tot maximaal milieucategorie 2.

Naast het vastleggen van de maximaal toegestane milieucategorie in het plangebied, voorziet het bestemmingsplan in een specifieke parkeerregeling. Deze parkeerregeling wordt in de vorm van specifieke gebruiksregel opgenomen in het bestemmingsplan. De specifieke gebruiksregel geldt voor alle functies in het plangebied (waarvoor de regeling relevant is).

De specifieke gebruiksregel bepaalt dat *'de parkeergelegenheid uitsluitend mag worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking mag worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen'*.

3 Analyse van de schadefactoren

3.1 Opname- en peildatum

De in hoofdstuk 1 omschreven situatie van het projectgebied is op 15 november 2018 door mevrouw L.Q. van der Geest LLB en de heer drs. I.M. Dias van ons bureau opgenomen. De objecten zijn waargenomen vanaf de openbare weg. Er heeft geen gesprek plaatsgevonden met de eigenaren of gebruikers en de objecten zijn niet van binnen waargenomen. Voor onderhavige actualisatie van de planschaderisicoanalyse heeft geen nieuw locatiebezoek plaatsgevonden. Bij de gemeente Utrecht is geverifieerd in hoeverre het beeld van november 2018 afwijkt van de huidige situatie (november 2020).

In de huidige jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt de peildatum voor het ontstaan van de eventueel vergoedbare schade gesteld op de datum waarop het schadeveroorzakend besluit rechtskracht verkrijgt. Van een zodanig besluit is thans nog geen sprake, aangezien voorliggende risicoanalyse is uitgevoerd vooraf-gaand aan de wijziging van het planologisch regime. Er is derhalve enkel sprake van een opnamedatum en geen peildatum.

3.2 Functiewijziging

De functiewijziging behelst voor het projectgebied dat valt onder de beheersverordening “Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk” de wijziging van de toegestane milieucategorie, van:

1. Milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak L) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.
2. Milieucategorie 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak K) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie;
3. Bestaande bedrijvigheid binnen besluitvlak 1 welke hoger is dan milieucategorie 2 naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

De functiewijziging behelst voor het projectgebied dat valt onder het bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden 2016” de wijziging van maximaal milieucategorie 3.1 zoals genoemd in de bij de regels van dit bestemmingsplan behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

Daarnaast heeft als gevolg van het voorziene (duurzame) mobiliteitsconcept voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone de gemeente Utrecht in de regels van het bestemmingsplan voor deelgebied 6 (plangebied), bij de bestemmingsregels, een specifieke gebruiksregel opgenomen. Deze specifieke gebruiksregel heeft als doel het uitsluiten van de verhuur van parkeerplaatsen aan partijen buiten deelgebied 6.

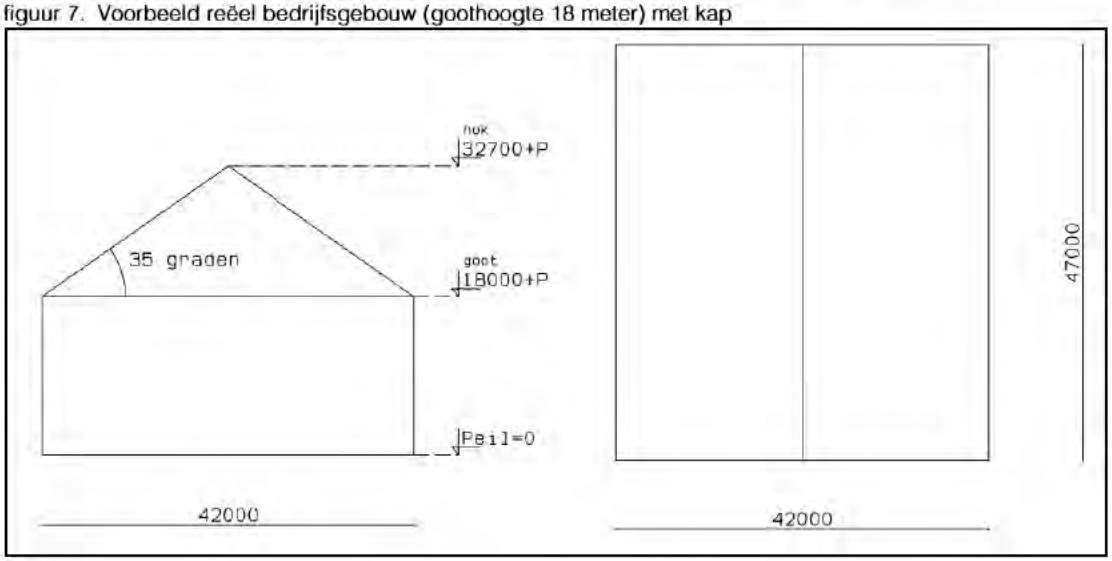
3.3 Wijziging in bebouwingsmogelijkheden

Momenteel is voor de verschillende bouwvlakken enkel een maximale goothoogte opgenomen en geen maximale bouwhoogte. In de toekomstige situatie wijzigt dit in die zin dat de maximale goothoogte, de maximale bouwhoogte wordt.

Aangezien in de beheersverordening “Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk” voor de

geldende subvlakken geen maximale bouwhoogte (maar enkel een maximale goothoogte) is opgenomen, is onderzocht wat de bouwhoogte van een reële kap zou zijn welke met enige zekerheid aangrenzende waarschijnlijkheid gerealiseerd zou kunnen worden ter plaatse van het plangebied. Om dit te onderzoeken, zijn de huidige bedrijfsgebouwen in het plangebied geanalyseerd. Een bedrijfsgebouw met een breedte van 42 meter, een lengte van 47 meter en een hellingshoek van 35 graden achten wij reëel. Een vergelijkbaar bedrijfsgebouw kent bij een goothoogte van 18 meter een bouwhoogte van circa 33 meter.

figuur 7. Voorbeeld reëel bedrijfsgebouw (goothoogte 18 meter) met kap



In casu wordt een uitzondering gemaakt op de regel dat de planologische mogelijkheden van het oude planologisch regime maximaal moeten worden ingevuld (zie paragraaf 2.3 van voorliggende analyse). Het is zeer onwaarschijnlijk dat ter plaatse van het plangebied, een bedrijfsgebouw met een bouwhoogte groter dan 33 meter gerealiseerd zou worden.[2] Een vergelijkbare situatie was aan de orde in de uitspraak van 8 september 2010[3], waar de ABRvS oordeelde dat niet ten onrechte een uitzondering is gemaakt op de regel dat de planologische mogelijkheden van het oude regime maximaal dienen te worden ingevuld.

Ter plaatse van besluitsubvlak 24 en 25 bedraagt de maximaal toegestane goothoogte 28 meter. Uitgaande van een kap met een hellingshoek van 35 graden en dezelfde eigenschappen van het bouwwerk als hierboven beschreven, zou in theorie een gebouw met bouwhoogte van 42,7 meter gerealiseerd kunnen worden. De wijziging in bebouwingsmogelijkheden geldt voor de volgende adressen:

Adres	Huidig bestemmingsplan	Feitelijke situatie	Toekomstig planologisch regime
Europalaan 44 t/m 46	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 3 tot 5	Maximale bouwhoogte 25 meter
Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322,	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 5 tot 10	Maximale bouwhoogte 28 meter

1

[2] Wij zijn tot dit oordeel gekomen na afstemming met architecten uit het werkveld.
[3] ABRvS 8 september 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN6155.

400 t/m 486 en 500 t/m 546			
Winthontlaan 171 t/m 189	Maximale goot-hoogte 18 meter	Kantoor en parkeer-garage aanwezig	Maximale bouw-hoogte 18 meter

4 Beoordeling objecten

Voor de beoordeling van de objecten is het van belang dat de bestaande bedrijvigheid inzichtelijk wordt gemaakt. De bestaande bedrijvigheid in het plangebied is aangeleverd door gemeente Utrecht in het bestand 'Kopie van MWkZ6_20aug'. In bijlage 1 van deze planschaderisicoanalyse is een tabel opgenomen waarin de bestaande bedrijven worden weergegeven met bijbehorende SBI-Code en de planologisch toegestane milieucategorie.

Daarnaast zijn conform opgaaf van gemeente Utrecht in het plangebied (tijdelijke) woningen aan de Europalaan 200 en het Vliegend Hertlaan 1 aanwezig.

De objecten in het plangebied worden in deze paragraaf getoetst aan de criteria zoals genoemd in paragraaf 2.2.

4.1 Verminderde dag- en zonlichttoetreding, uitzichtbeperking en privacy

In plangebied 6 zijn voornamelijk bedrijven gevestigd. Uit vaste jurisprudentie blijkt dat voor bedrijvigheid geldt dat de waarde van bedrijfsmatige objecten doorgaans niet in van belang zijnde mate door factoren als uitzicht, schaduw en privacy nadelig wordt beïnvloed.

Voor de woningen geldt dat het uitgangspunt is dat de wijziging in bouwhoogte geen negatieve mutatie tot gevolg hebben ten aanzien van de verminderde dag- en zonlichttoetreding, uitzichtbeperking en privacy omdat de bouwhoogte naar beneden wordt bijgesteld.

4.2 (Milieu)hinder

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht te worden genomen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). Hierdoor wordt hinder en gevaar voorkomen en wordt het voor bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Het nieuwe planologisch regime behelst een conserverend bestemmingsplan, waarin onder andere de milieucategorie wordt bijgesteld tot maximaal milieucategorie 2. Er vinden geen wijzigingen in de bebouwingsmogelijkheden van de bestaande bedrijven binnen het plangebied plaats.

De bestaande woningen in het plangebied kunnen reeds (milieu)hinder ondervinden van de bestaande bedrijven in het plangebied. Binnen het plangebied zijn op basis van het huidig planologisch regime, bedrijfsactiviteiten tot en met ten hoogste categorie 3.2 mogelijk. Door de beoogde afwaardering van de milieucategorie naar milieucategorie 2 dan wel het toepassen van een uitsterfconstructie waarna vervolgens milieucategorie 2 van kracht is, is planologisch gezien derhalve sprake van een verbetering in de milieusituatie voor de woningen binnen het plangebied. Van een planologisch negatieve mutatie is geen sprake.

4.3 Wijziging verkeerssituatie en parkeren

Als gevolg van het voorziene (duurzame) mobiliteitsconcept voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone heeft de gemeente Utrecht in de regels van het bestemmingsplan voor deelgebied 6 (plangebied), bij de bestemmingsregels, een specifieke gebruiksregel opgenomen. Deze specifieke gebruiksregel heeft als doel het uitsluiten van de verhuur van parkeerplaatsen aan partijen buiten deelgebied 6. Dergelijke verhuur doet immers afbreuk aan

de werking van het beoogde mobiliteitsconcept in combinatie met de omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone voor deelgebied 5, waar wordt ingezet op het reduceren van het autogebruik.

De specifieke gebruiksregel is opgenomen in artikel 3 (Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen), artikel 4 (Bedrijventerrein), artikel 5 (Cultuur en ontspanning), artikel 6 (Gemengd), artikel 8 (Kantoor), artikel 11 (Wonen) en artikel 12 (Wonen (voorlopig)). Dit gaat om alle functies waarbij kan worden verwacht dat hier wordt geparkeerd.

De specifieke gebruiksregel bepaalt dat '*de parkeergelegenheid uitsluitend mag worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking mag worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen'*.

Relatie tot projectgebied
In het plangebied zijn parkeerplaatsen bij de bestaande bedrijven, kantoren en woningen in het plangebied aanwezig.

Voor de beoordeling of sprake is van planschade, dient uitgegaan te worden van de maximaal planologische mogelijkheden. De maximaal planologische invulling wordt bepaald door de functie van het object. Dit betreffen de bedrijfs-, woon- en kantoorfuncties zoals genoemd in bijlage 1 van deze planschaderisicoanalyse. Wanneer het object naar de functie maximaal wordt ingevuld, dan zou dat betekenen dat de volledige bedrijfsruimten of kantoorruimten in gebruik zijn. De parkeerplaatsen zijn dan ook volledig in gebruik ten behoeve van de hoofdfunctie. In deze theoretisch-planologische situatie zou dan ook geen sprake kunnen zijn van de verhuur van parkeerplaatsen, nu deze parkeerplaatsen noodzakelijk zijn ten behoeve van de hoofdfunctie van het object. De parkeerregeling zoals voorzien in het op te stellen conserverende bestemmingsplan, welke de verhuur van parkeerplaatsen beperkt tot de verhuur binnen deelgebied 6, heeft dan ook geen negatieve mutatie tot gevolg.

In het plangebied zijn parkeergarages aanwezig behorende bij de kantoor- en bedrijfsbestemmingen. Het betreffen dus geen openbare parkeergarages, die als zodanig worden geexploiteerd. Voor deze parkeergarages is ons inziens geen sprake van een negatieve mutatie, nu de maximale invulling wordt bepaald door de hoofdfunctie van de gronden, namelijk de bedrijvigheid of kantoorfunctie.

Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat conform de Nota Stallen en Parkeren en het Addendum Nota parkeernormen fiets en auto, de prijs voor het inrichten van parkeerplaatsen op eigen terrein in beginsel is inbegrepen bij de grondprijs voor de betreffende functie. Dit wil zeggen dat bij het vaststellen van de grondprijs (op basis van een residuele waardemethode) rekening wordt gehouden met kosten en opbrengsten voor aan te brengen parkeervoorzieningen, in relatie tot de van toepassing zijnde parkeernorm en de mogelijkheden op de kavel. Van een waardevermindering van het object of de gronden als gevolg van de nieuwe parkeerregeling, zal derhalve geen sprake zijn nu dit niet bepaald wordt door de parkeerplaatsen maar juist door de bedrijfs- of kantoorfunctie.

4.4 Belemmering bedrijfsvoering

Voor deelgebied 6 wordt een conserverend bestemmingsplan opgesteld. Concreet betekent dit dat het gebied bestemd wordt voor bedrijven met maximaal milieucategorie 1 en 2 als bedoeld in de lijst van bedrijfsactiviteiten. Bestaande bedrijven in een hogere categorie worden ondergebracht op een lijst van toegelaten bedrijven, met dien verstande dat

daaraan een uitsterfconstructie wordt verbonden om bij vertrek van de betreffende bedrijven de milieucategorie naar beneden toe bij te stellen, tot maximaal milieucategorie 2.

De functiewijziging behelst voor het plangebied dat valt onder de beheersverordening "Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk" de wijziging van de toegestane milieucategorie, van:

1. Milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak L) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.
2. Milieucategorie 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (subvlak K) naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie;
3. Bestaande bedrijvigheid binnen besluitvlak 1 welke hoger is dan milieucategorie 2 naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

De functiewijziging behelst voor het projectgebied dat valt onder het bestemmingsplan "Actualisering diverse gebieden 2016" de wijziging van maximaal milieucategorie 3.1 zoals genoemd in de bij de regels van dit bestemmingsplan behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten naar milieucategorie 2 of een maatwerkbestemming in combinatie met een uitsterfconstructie.

Voor de volgende bedrijven is als gevolg van deze functiewijziging sprake van een negatieve mutatie:

Tabel 1: bedrijvigheid in deelgebied 6

Adres	Aanwezige functies	Categorie planologisch toegestaan	Afwaardering/ uitsterfconstructie
Beneluxlaan 1001, 3526 KK Utrecht	Tankstation	Overeenkomstig bestaand gebruik (besluitvlak 1)	Afwaardering naar milieucategorie 2, bestemming 'Bedrijf verkooppunt motorbrandstoffen'.
Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300	Garage- en autoverhuurbedrijven, opslagbedrijf maar ook een groothandel voor horeca, een microbrouwerij en een bakkerij aanwezig.	Bedrijven categorie 1 tot en met 3.1 en gedeeltelijk 3.2	Bestemming Bedrijventerrein met 'aanduidingen' (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Winthontlaan 171 t/m 189	Kantoren + parkeergarage	Bedrijven categorie 1 tot en met 3.1	Bestemming Kantoren
Zeehaenkade 30 t/m 32, 3526 LC Utrecht	Leger des Heils, milieucategorie 2	Bedrijven t/m cat. 3.1 (Bedrijventerrein - 2)	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Zeehaenkade 50 en Eendrachtlaan 280 3526 LC Utrecht	Autoverhuurbedrijf, milieucategorie 2	Bedrijven t/m cat. 3.1 (Bedrijventerrein – 2)	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Zeehaenkade 60, 3526 LC Utrecht	3.2, verfwinkel	Bedrijven t/m cat. 3.1 (Bedrijventerrein – 2)	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)
Zeehaenkade 62 t/m 70	Braakliggend	Bedrijven categorie 1 tot en met 3.1	Bestemming Bedrijventerrein (bedrijven tot en met milieucategorie 2)

Door het terugbrengen van de milieucategorie ontstaat de mogelijkheid dat bedrijven worden belemmerd in hun bedrijfsvoering. Feitelijk gezien worden de meeste bedrijven (zie tabel 1, hoofdstuk 4) niet belemmerd in hun bedrijfsvoering, de meeste bedrijven zijn immers al aan te merken als een milieucategorie 2 bedrijf. De belemmering van de bedrijfsvoering uit zich in het beperken van (eventuele) uitbreidingsmogelijkheid en een mogelijk waardedaling van de gronden, omdat enkel milieucategorie 2 bedrijven zich hier in de toekomst kunnen vestigen. Dit betekent dat voor de eigenaren van de gronden een planologisch negatieve mutatie optreedt als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan.

De delen van het plangebied die vallen binnen de besluitsubvlakken G, M, N en O van de beheersverordening “Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk” betreffen reeds functies die planologisch gezien tot milieucategorie 2 zijn toegestaan. Derhalve is voor deze bedrijven geen sprake van een negatieve mutatie. Dat geldt eveneens voor de bedrijven die vallen binnen de bestemmingsplannen “Casino, Winthontlaan 8 – 10, Merwedekanaalzone” en “Hotel- en kantoorontwikkeling Winthontlaan 4 – 6, Merwedekanaalzone".

4.5 Wijziging situeringswaarde

In plangebied 6 zijn voornamelijk bedrijven en kantoren gevestigd. De bebouwingsmogelijkheden wijzigen wel, namelijk dat de maximale goothoogte onder het nieuwe planologisch regime, de maximale bouwhoogte is. Concreet betekent dit het volgende. Onder het huidige planologische regime, is een goothoogte van 18 of 28 meter toegestaan. De bouwhoogte is niet bepaald. Zoals in paragraaf 3.3 is toegelicht, kan bij deze goothoogten worden uitgegaan van een bouwhoogte van 33 (in geval van een goothoogte van 18 meter) of 42,7 meter (in geval van een goothoogte van 28 meter). Dit zorgt voor de objecten voor een beperking in de bebouwingsmogelijkheden, wat een negatieve mutatie tot gevolg heeft. De beperking in bebouwingsmogelijkheden geldt voor de volgende adressen:

Adres	Huidig bestemmingsplan	Feitelijke situatie	Toekomstig planologisch regime
Europalaan 44 t/m 46	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 3 tot 5	Maximale bouwhoogte 25 meter
Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322, 400 t/m 486 en 500 t/m 546	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 5 tot 10	Maximale bouwhoogte 28 meter
Winthontlaan 171 t/m 189	Maximale goothoogte 18 meter	Kantoor en parkeergarage aanwezig	Maximale bouwhoogte 18 meter

5 Conclusie risicoanalyse planschade

Als gevolg van de wijziging in bebouwingsmogelijkheden treedt voor de volgende adressen een planologisch negatieve mutatie op.

Adres	Huidig bestemmingsplan	Feitelijke situatie	Toekomstig planologisch regime
Europalaan 44 t/m 46	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 3 tot 5	Maximale bouwhoogte 25 meter
Europalaan 100 t/m 146, 200 t/m 222,300 t/m 322, 400 t/m 486 en 500 t/m 546	Maximale goothoogte 28 meter	Feitelijke situatie bouwlagen: 5 tot 10	Maximale bouwhoogte 28 meter
Winthontlaan 171 t/m 189	Maximale goothoogte 18 meter	Kantoor en parkeergarage aanwezig	Maximale bouwhoogte 18 meter

Als gevolg van de wijziging van het planologisch regime treedt daarnaast voor een aantal eigenaren van de gronden in deelgebied 6 ten aanzien van het criterium 'belemmering bedrijfsvoering' een planologisch negatieve mutatie op. Dit betreffen de eigenaren van de volgende gronden:

- Beneluxlaan 1001. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2. BP Tankstation heeft de bestemming 'Bedrijf-verkooppunt motorbrandstoffen'.
- Vliegend Hertlaan 4 t/m 8 Eendrachtlaan 80 t/m 82, 98, 100 t/m 260, 280 en 300. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie 3.1 en gedeeltelijk 3.2 naar milieucategorie 2.
- Winthontlaan 171 t/m 189. Als gevolg van de wijziging van bedrijven van categorie 1 tot en met 3.1 naar de bestemming 'Kantoren'.
- Zeehaenkade 30 t/m 32. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.
- Zeehaenkade 50 en Eendrachtlaan 280. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.
- Zeehaenkade 60. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.
- Zeehaenkade 62 t/m 70. Als gevolg van het verlagen van de milieucategorie van 3.1 naar 2.

In samenwerking met erkend taxateur de heer ing. B. Keller zal beoordeeld worden of de objecten als gevolg van de planologisch negatieve mutatie in aanmerking komen voor vergoedbare planschade. Daarnaast wordt voor de bedrijven in het plangebied in een separaat memo beoordeeld in hoeverre de eventuele planschade voorzienbaar was.

Voor de overige bedrijven en woningen in het gebied is geen sprake van een planologisch negatieve mutatie.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aan-huis-verbonden bedrijf

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.4 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 (internet)Afhaalpunt

Een locatie uitsluitend bedoeld voor opslag en distributie van artikelen, waar consumenten de via internet bestelde en betaalde producten kunnen afhalen. Op de locatie vindt geen rechtstreekse verkoop of productadvisering via winkel, showroom of etalage plaats.

1.7 Afhaalzaak

Een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.8 Antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.9 Antennedrager

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.10 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.11 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.12 Ambachtelijke bierbrouwerij

Een bierbrouwerij waar gemiddeld vier keer per maand maximaal 25 hectoliter bier wordt gebrouwen met een maximale jaarproductie van 120.000 liter.

1.13 Bebouwing

Eén of meer gebouwen of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.14 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.15 Bed & breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs)woning.

1.16 Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.17 Bedrijfs-/kantoorvloeroppervlak

De totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten en met uitzondering van gebouwde (ondergrondse of halfverdiept gelegen) parkeervoorzieningen.

1.18 Bedrijfswoning

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts is bedoeld voor (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar gelet op de bedrijfsvoering noodzakelijk is.

1.19 Begane grondlaag

De bouwlaag van een gebouw, welke rechtstreeks ontsloten wordt vanaf het straatniveau.

1.20 Belhuis

Een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.21 Bestaand

a. Bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond

van de Woningwet.

1.22 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.23 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.24 Bevi-inrichting

Een inrichting als bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.25 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.26 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk.

1.27 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.28 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.29 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.30 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bouwwerken zijn toegelaten.

1.31 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.32 Casino

Een voor het publiek opengestelde of bedrijfsmatig gedreven inrichting met de daarbij behorende activiteiten, voorzieningen en horeca, waar door middel van speelautomaten en gemeenschappelijk beoefende kansspelen aan de deelnemers de gelegenheid wordt gegeven om mede te dingen naar prijzen of premies, indien de aanwijzing der winnaars geschiedt door enige kansbepaling, waarop de deelnemers in het algemeen geen overwegende invloed kunnen uitoefenen.

1.33 Consumentenvuurwerk

Consumentenvuurwerk waarop het Vuurwerkbesluit van toepassing is.

1.34 Culturele voorzieningen

Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals theaters, bioscopen, musea, ateliers en muziekcentra.

1.35 Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt mede verstaan een webwinkel waarbij sprake is van een afhaalpunt voor particulieren en een showroom. Hieronder wordt niet verstaan een afhaalzaak.

1.36 Dienstverlening

Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.37 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.38 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.39 Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank of etenswaren voor gebruik ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.40 Hotel

Het bedrijfsmatig verstrekken van logies (per nacht) met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en drank voor consumptie ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.41 Kampeermiddelen

a. Tenten, tentwagens, kampeerauto's of caravans.
b. Enige andere onderkomens of enige andere voertuigen of gewezen voertuigen of gedeelten daarvan, voor zover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning vereist is.

Een en ander voor zover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht, dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf en waarvan de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.42 Kampeerterrein

Een terrein met daarbij behorende voorzieningen dat is ingericht voor het plaatsen dan wel geplaatst houden van kampeermiddelen ten behoeve van recreatief dag- en nachtverblijf.

1.43 Kantoor

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

1.44 Kantoorruimte

Een gebouw of ruimte waarin hoofdzakelijk werkzaamheden worden verricht aan een bureauopstelling, in combinatie met vergaderruimten; de werkzaamheden zijn onder meer:

a. administratieve en beleidsmatige werkzaamheden en alle daarmee gelijk te stellen bureaugebonden activiteiten;
b. commerciële, creatieve en technische bureaugebonden werkzaamheden, inclusief callcenter, desktop-publishing en softwareproductie;

c. werkzaamheden aan desktop, laptop, CAD-CAM-apparatuur;
d. zakelijke ontvangst van externen, vergaderingen en presentaties, ondergeschikt aan de hoofdfunctie van de onderneming;
e. entree en receptiehal;
f. interne en externe opleidingen, workshops, seminars en congressen in zaalruimten in het gebouw van een onderneming worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie;
g. functies binnen een kantoorhoudend bedrijf die behoren bij het normale kantorengebruik zoals een postkamer, interne serverruimte en interne archiefruimte, worden beschouwd als onderdeel van de kantoorruimte.

1.45 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

De Lijst van Bedrijfsactiviteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.46 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijven functiemenging die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.47 Lijst van Horeca-activiteiten

De Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.48 Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.49 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.50 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.51 Omzetting (van een woning)

Een zelfstandige woning, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte.

1.52 Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

1.53 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.54 Prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.55 (raam)Prostitutiebedrijf

Een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats.

1.56 Recreatiewoning

Een permanent gebouw, geen caravan of andere constructie op wielen zijnde, dat bedoeld is om uitsluitend of hoofdzakelijk te worden gebruikt als recreatieverblijf, door personen die hun hoofdverblijf elders hebben.

1.57 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.58 Speelautomatenhal

Een inrichting als bedoeld in artikel 1, sub f, van de Verordening op de speelautomatenhallen (Gemeenteblad 1989, nr. 10).

1.59 (Sta)caravan

Een caravan of stacaravan die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) omgevingsvergunningplichtig is.

1.60 Verblijfsmiddelen

Voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voor zover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.61 Vergader- en congresfaciliteiten

Voorzieningen ten behoeve van het bedrijfsmatig organiseren van vergaderingen en congressen.

1.62 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.63 Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.64 Webwinkel

Een bedrijfsruimte bestemd voor de distributie van goederen die door particulieren via een website zijn besteld en betaald en die ter plaatse ter verzending worden aangeboden. Er is bij deze bedrijfsruimte geen sprake van een afhaalpunt voor particulieren en van een showroom.

1.65 Wgh-inrichtingen

Bedrijven die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken zoals bedoeld in Bijlage 1, onderdeel D, van het Besluit omgevingsrecht.

1.66 Woning

Een complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.67 Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan.

1.68 Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor bewoning van één huishouden.

1.69 Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals badruimte, toilet en keuken, buiten de woonruimte.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 Brutovloeroppervlak (BVO)

De totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen, gemeten volgens NEN 2580.

2.2 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 De goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.4 De inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 De oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, inclusief lpg, met dien verstande dat bij beëindiging van het verkooppunt van lpg ter plaatse, uitsluitend een bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen zonder lpg of andere qua hindercirkels met lpg vergelijkbare motorbrandstoffen, mag worden uitgeoefend;
2. Aan het bedrijf, zoals vermeld onder sub 1, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 100 m²;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte tot maximaal 30% van het bedrijfsvloeroppervlak;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag maximaal 3 meter bedragen, met dien verstande dat voor de luifel c.q. overkapping van het tankstation de hoogte geldt zoals op de verbeelding ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen.

3.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 4 Bedrijventerrein

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:

I. ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;

II. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's ', een bedrijf voor de handel in vrachtauto's (inclusief import en reparatie) met SBI-code 451 tot maximaal de categorie 3.2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;

III. bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I en II ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan;

IV. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.

2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

1. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bebouwingspercentage (%)' mag niet worden overschreden.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen.

4.4.2 Strijdig gebruik

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

1. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
2. opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;
3. Wgh-inrichtingen zijn niet toegestaan;
4. inrichtingen of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen wordt overschreden, zijn niet toegestaan;
5. opslag van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter is op onbebouwde gronden niet toegestaan;
6. zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan;

4.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van de regel in artikel 4.1 onder 1 door bedrijven toe te laten die niet in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn vermeld of één of twee categorieën hoger dan in artikel 4.1 onder 1 vermeld, voor zover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan de categorieën van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, zoals in artikel 4.1 onder 1 vermeld.

4.6 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 5 Cultuur en ontspanning

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Cultuur en ontspanning' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. een casino, inclusief additionele horeca;
2. horeca in de categorieën D1 en D2 van de bij deze regels behorende lijst van horeca-activiteiten, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'horeca';
3. een parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
4. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een terras toegestaan bij de aangrenzende horecafunctie;
5. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterberging en waterbeheer, tuinen en erven.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gevellijn' dient de gevel van het gebouw in de gevellijn te worden gebouwd.
3. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden.
4. In afwijking van de regel onder 1 en 2 geldt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2' dat vanaf een hoogte van 5 meter een overkraging is toegestaan , waarbij de bouwhoogte niet meer dan 30 meter mag bedragen.
5. In afwijking van de regel onder 1, 2 en 3 mogen ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'sba -1' luifels worden gebouwd, waarbij de bouwhoogte niet meer dan 8 meter mag bedragen.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.

2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Casino en horeca

1. De brutovloeroppervlak van de functie bedoeld in regel 5.1 onder 1 (casino) mag niet meer bedragen dan 10.700 m^2.
2. De functie als bedoeld in regel 5.1 onder 2 (horeca) is uitsluitend toegelaten op de begane grondlaag en de brutovloeroppervlakte mag niet meer bedragen dan 600 m^2.

5.4.2 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen.

5.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In afwijking van het bepaalde in artikel 15.3 geldt voor een casino een parkeernorm van:

1. 5,2 autoparkeerplaatsen per 100 m² bvo;
2. 0,42 fietsenstalling per 100 m² bvo.

Artikel 6 Gemengd

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. een hotel inclusief de bijbehorende congresfunctie en horeca in de categorieën B, D1, D2 en A2 zoals beschreven de bij deze regels behorende lijst van horeca-activiteiten en voor zover voldaan wordt aan de regels in artikel 6.3.1,
2. alsmede de hieronder opgesomde aanvullende functies, uitsluitend indien en voor zover voldaan wordt aan de regels in artikel 6.3.2:
   a. bedrijven, zoals opgenomen in de categorieën A tot en met B2 van de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging;
   b. culturele voorzieningen en ontspanning uitsluitend als genoemd in artikel 6.3.2 onder 2;
   c. zelfstandige kantoren uitsluitend als genoemd in artikel 6.3.2 onder 3;
   d. maatschappelijke voorzieningen uitsluitend als genoemd in artikel 6.3.2 onder 4;
3. de bij de bestemming behorende, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

6.2.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'sba -1', mag de footprint van de hoteltoren op het dak van de plint maximaal 65% van het aanduidingsvlak bedragen.
3. De hoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden, met dien verstande dat de hoogte van halfverdiepte parkeervoorzieningen aan zijde van de Winthontlaan niet wordt berekend vanaf het peil zoals bedoeld in artikel 1.53 maar vanaf het maaiveld op 2,40 meter afstand van de gevel van de parkeervoorziening waarbij de hoogte ten opzichte daarvan maximaal 1,50 bedraagt.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Ten aanzien van de in de doeleindenomschrijving zoals in lid 6.1 onder 1 en 2 genoemde functies gelden de volgende regels:

6.3.1 Hotel

Het brutovloeroppervlak van deze functie(s), inclusief de daar bij behorende horeca, congres, vergader- en zaalverhuuractiviteiten maar exclusief de oppervlakte van parkeervoorzieningen, mag maximaal 20.000 m² (brutovloeroppervlak, BVO) en 180 hotelkamers bedragen, waarbij voor de individuele invulling van deze functies de hieronder staande regels gelden:

Toegestane additionele functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
Horeca	975 m²
Congres, vergader- en zaalverhuuractiviteiten	2600 m²

6.3.2 Aanvullende functies

Als aanvullende functies mogen de functies zoals genoemd in artikel 6.1 lid b sub 1 tot en met 4 worden gerealiseerd met dien verstande dat het gezamenlijk vloeroppervlak van de aanvullende functies maximaal 10.750 m² bruto vloeroppervlak (waarbij de oppervlakte van parkeervoorzieningen buiten beschouwing blijft) mag bedragen, waarbij voor de individuele invulling van de verschillende functies de hieronder staande regels gelden:

1. Bedrijven

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
bedrijven zoals genoemd in bijlage 2 bij deze regels Lijst van Bedrijven functiemenging	5750
laboratorium	3000

2. Culturele voorzieningen en ontspanning

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
lasergamecentrum snookercentrum amusementscentrum kinderattractie (indoor speeltuin) muziekschool bowlingcentrum welness (sauna/ beautycentrum en zonnebankcentrum)	1500
creativiteitscentrum theater muziektheater ateliers	5750

met dien verstande dat geen bioscoop en of casino/speelhal mag worden gerealiseerd.

3. Kantoor

Toegestane functies	**Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO**
kantoor	5000

4. Maatschappelijk

Toegestane functies	Maximaal gezamenlijk oppervlak m² BVO
fysiotherapie consultatiebureau behandelcentrum private onderwijsinstellingen huisartsenpraktijk* tandarts*	1.500 m^2, met dien verstande dat een functie met een * niet meer mag bedragen dan 1.000 m^2

6.3.3 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen.

6.4 Afwijken van de gebruiksregels

a. Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van een goede inpassing en afstemming van de verschillende functies in het gebouw bij omgevingsvergunning afwijken de regels in artikel 6.3.1 en 6.3.2 door een overschrijding toe te staan van het aantal vierkante meters BVO hotel en/of het aantal hotelkamers c.q. het aantal toe te laten vierkante meters BVO aanvullende functies genoemd in 6.3.2 onder 1, 2 en 4, met dien verstande dat:
   1. deze afwijkingsmogelijkheid niet geldt voor de functie kantoor;
   2. het totale aantal van 30.750 m² BVO (exclusief parkeervoorzieningen) voor de gehele bestemming niet wordt overschreden;
   3. de functie hotel onder 6.3.1 met niet meer dan 20% mag toenemen;
   4. de functies horeca en congres, vergader- en zaalverhuuractiviteiten onder 6.3.1 niet mogen toenemen;
   5. het totaal aan aanvullende functies onder 6.3.2 niet meer mag bedragen dan 10.750 m^2 BVO;
   6. De afwijking uitsluitend kan worden toegepast indien en voor zover het totale programma op deze locatie niet meer dan 145 motorvoertuigbewegingen per spitsuur veroorzaakt of op andere wijze is aangetoond dat een goede verkeersdoorstroming is gewaarborgd.

6.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 7 Groen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
2. fiets- en voetpaden;
3. nutsvoorzieningen;
4. speelvoorzieningen;
5. water, waterbeheer en waterberging;
6. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
7. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals kunstwerken, civieltechnische bouwwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking de regel onder 1, niet meer bedragen dan 4 meter.
3. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
4. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

Artikel 8 Kantoor

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. kantoren;
2. ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. kantoren;
   c. sportvoorzieningen;
3. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Gebouwen

1. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bebouwingspercentage (%)', mag niet worden overschreden.
2. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden.
3. Het brutovloeroppervlak ter plaatse van de aanduiding: 'maximum vloeroppervlakte bruto (m2)' mag per bestemmingsvlak niet worden overschreden.

8.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke maximaal 3 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 3 meter hoog voor de voorgevelrooilijn.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

8.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

8.4 Specifieke gebruiksregels

8.4.1 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen.

8.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
2. water, waterbeheer en waterberging;
3. groenvoorzieningen;
4. parkeervoorzieningen;

5. speelvoorzieningen;
6. voorzieningen die bij de bestemming horen, zoals verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken, civieltechnische bouwwerken en geluidwerende voorzieningen.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen

1. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
2. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
4. Voor bestaande bruggen geldt dat de bestaande maximale hoogte is toegelaten.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel in artikel 9.2.1 onder 1 en artikel 9.2.1 onder 2 voor:

1. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m²;
2. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 10 Waarde - Archeologie

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

10.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Artikel 11 Water

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
2. waterhuishouding;
3. waterbeheer en waterberging;
4. kruisingen met wegverkeer;
5. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals groenvoorzieningen, civieltechnische bouwwerken en kademuren.

11.2 Bouwregels

1. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.
2. Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd waarvan de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten hoogste 4 meter mag bedragen.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere hieraan gegeven bestemmingen.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
Binnen deze bestemming mogen, in afwijking van de regels voor de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

12.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van de regel in artikel 12.2 voor:

1. het bouwen van gebouwen voor de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
2. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

Artikel 13 Wonen

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. wonen, in de vorm van maximaal 251 studios/appartementen eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
2. water, waterberging;
3. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals (ondergrondse) gebouwde parkeervoorzieningen, ongebouwde parkeervoorzieningen, bergingen, garageboxen, tuinen, erven en terreinen.

13.2 Bouwregels

13.2.1 Hoofdgebouwen
1. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd.
3. De bouwhoogte van het hoofdgebouw ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

13.2.2 Bijbehorende bouwwerken
Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.

13.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

13.3 Specifieke gebruiksregels

13.3.1 Aan-huis-verbonden bedrijf
De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken tot een maximum van 60 m^2;
2. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet groter zijn dan 60 m^2;
3. een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.

13.3.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

13.3.3 Gebruik parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid mag uitsluitend worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen.

13.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 13.3.1 onder 3 voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

13.5 voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 15.3 worden bij het verlenen van de vergunning voor het bouwen of gebruik, uitsluitend de minimale autoparkeernormen uit de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gehanteerd.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 14 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 15 Algemene bouwregels

15.1 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

Een bouwgrens, niet zijnde bestemmingsgrens, mag, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.

15.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrens is toegestaan

1. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bestemming en bij omgevingsvergunning toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over bestemmingen, maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met de aard van de bestemming of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

15.3 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
2. Als de onder regel 1 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.
3. In aanvulling op de regels in lid 1 mag bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken, uitsluitend door het toepassen van de minimale normen uit de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, parkeergelegenheid worden gerealiseerd.
4. Uitsluitend het aantal parkeerplaatsen dat overeenkomt met het aan te leggen aantal parkeerplaatsen zoals bepaald aan de hand van de regel onder lid 3 mag worden aangelegd.

15.4 Woningvorming en omzetting

1. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

16.1 Strijdig gebruik

Met uitzondering van de gevallen waarin de bestemmingsregeling dat gebruik expliciet toestaat, is strijdig met de bestemming het gebruik van of het laten gebruiken van:

1. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
2. onbebouwde gronden of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
3. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
4. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
5. vrijstaande bijbehorende bouwwerken als woonruimte;
6. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
7. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

16.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

1. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is, mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 17 Algemene aanduidingsregels

17.1 Geluidzone - industrie

Ter plaatse van de aanduiding: 'Geluidzone - industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in hoofdstuk V van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

17.2 Vrijwaringszone - straalpad

17.2.1 Aanduidingsomschrijving

De gronden ter plaatse van de aanduiding: 'Vrijwaringszone - straalpad' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een straalverbinding.

17.2.2 Bouwregels

In afwijking van de regels bij de andere bestemmingen mag niet hoger worden gebouwd dan 35 meter ten opzichte van NAP.

17.2.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 17.2.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits vooraf advies is verkregen van de beheerder van de straalverbinding.

Artikel 18 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

1. de in het plan opgenomen (goot)hoogtematen en bebouwingspercentages tot niet meer dan 10% van deze maten en percentages;
2. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid

of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
3. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- of noodtrappen;
4. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
5. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
6. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
7. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
8. de regels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 19 Overige regels

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vaststaan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), volgens het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 20 Overgangsrecht

20.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

20.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 21 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o..

Bijlagen regels

Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Verklaring gebruikte afkortingen

-	niet van toepassing/niet relevant
<	kleiner dan
>	groter dan
=	gelijk aan
cat.	categorie
e.d.	en dergelijke
i.e.	inwonereenheden
kl.	klasse
n.e.g.	niet elders genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
b.o.	bedrijfsoppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar
B	bodemverontreiniging
L	luchtverontreiniging
R	risico (Besluit externe veiligheid inrichting mogelijk van toepassing)
V	vuurwerkbesluit van toepassing
Z	zonering op basis van Wet geluidhinder
G	goederenvervoer
P	personenvervoer
C	continu
D	divers

Indices verkeersaantrekkende werking

1.	potentieel geringe verkeersaantrekkende werking
2.	potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking
3.	potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
15	10, 11	-													
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN												
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:												
151	101, 102	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	100	0	100	C		50	R	100	D	3.2	2	
151	101	2	- vetsmelterijen	700	0	100	C		30		700		5.2	2	
151	101	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	300	0	100	C		50	R	300		4.2	2	
151	101	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m²	100	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
151	101	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m²	50	0	50	C		30		50		3.1	1	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m²	30	0	50			10		50		3.1	1	
151	101, 102	7	- loonslachterijen	50	0	50			10		50		3.1	1	
151	108	8	- vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m²	50	0	50			10		50		3.1	2	
152	102	0	Visverwerkingsbedrijven:												
152	102	1	- drogen	700	100	200	C		30		700		5.2	2	
152	102	2	- conserveren	200	0	100	C		30		200		4.1	2	
152	102	3	- roken	300	0	50	C		0		300		4.2	1	
152	102	4	- verwerken anderszins: p.o.> 1000 m²	300	10	50	C		30		300	D	4.2	2	
152	102	5	- verwerken anderszins: p.o. <= 1000 m²	100	10	50			30		100		3.2	1	
152	102	6	- verwerken anderszins: p.o. <= 300 m²	50	10	30			10		50		3.1	1	
1531	1031	0	Aardappelprodukten fabrieken:												
1531	1031	1	- vervaardiging van aardappelproducten	300	30	200	C		50	R	300		4.2	2	
1531	1031	2	- vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m²	50	10	50			50	R	50		3.1	1	
1532, 1533	1032, 1039	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:												
1532, 1533	1032, 1039	1	- jam	50	10	100	C		10		100		3.2	1	
1532, 1533	1032, 1039	2	- groente algemeen	50	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	3	- met koolsoorten	100	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	4	- met drogerijen	300	10	200	C		30		300		4.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	300	10	100	C		10		300		4.2	2	
1541	104101	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1541	104101	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	30	100	C		30	R	200		4.1	3	
1541	104101	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	50	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1542	104102	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1542	104102	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	10	100	C		100	R	200		4.1	3	
1542	104102	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS									INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
1543	1042	0	Margarinefabrieken:												
1543	1042	1	- p.c. < 250.000 t/j	100	10	200	C		30	R	200		4.1	3	
1543	1042	2	- p.c. >= 250.000 t/j	200	10	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	0	Zuivelprodukten fabrieken:												
1551	1051	1	- gedroogde produkten, p.c. >= 1,5 t/u	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	2	- geconcentreerde produkten, verdamp. cap. >=20 t/u	200	30	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1551	1051	4	- melkprodukten fabrieken v.c. >= 55.000 t/j	100	0	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	5	- overige zuivelprodukten fabrieken	50	50	300	C		50	R	300		4.2	3	
1552	1052	1	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. > 200 m²	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1552	1052	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30			0		30		2	1	
1561	1061	0	Meelfabrieken:												
1561	1061	1	- p.c. >= 500 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	2	
1561	1061	2	- p.c. < 500 t/u	100	50	200	C		50	R	200		4.1	2	
1561	1061		Grutterswarenfabrieken	50	100	200	C		50		200	D	4.1	2	
1562	1062	0	Zetmeelfabrieken:												
1562	1062	1	- p.c. < 10 t/u	200	50	200	C		30	R	200		4.1	1	
1562	1062	2	- p.c. >= 10 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
1571	1091	0	Veevoerfabrieken:												
1571	1091	1	- destructiebedrijven	700	30	200	C		50		700	D	5.2	3	
1571	1091	2	- beender-, veren-, vis-, en vleesmeelfabriek	700	100	100	C		30	R	700	D	5.2	3	
1571	1091	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. < 10 t/u water	300	100	200	C		30		300		4.2	2	
1571	1091	4	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. >= 10 t/u water	700	200	300	C	Z	50		700		5.2	3	
1571	1091	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	200	50	200	C		30		200		4.1	3	
1571	1091	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1572	1092		Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200	C		30		200		4.1	2	
1581	1071	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:												
1581	1071	1	- v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	30	10	30	C		10		30		2	1	
1581	1071	2	- v.c. >= 7500 kg meel/week	100	30	100	C		30		100		3.2	2	
1582	1072		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100	C		30		100		3.2	2	
1583	1081	0	Suikerfabrieken:												
1583	1081	1	- v.c. < 2.500 t/j	500	100	300	C		100	R	500		5.1	2	
1583	1081	2	- v.c. >= 2.500 t/j	1000	200	700	C	Z	200	R	1000		5.3	3	
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:												
1584	10821	1	- Cacao- en chocoladefabrieken: p.o. > 2.000 m²	500	50	100			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
1584	10821	2	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 2.000 m²	100	30	50			30		100		3.2	2	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1	
1584	10821	4	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50			30	R	300		4.2	2	
1584	10821	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. > 200 m²	100	30	50			30	R	100		3.2	2	
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1	
1585	1073		Deegwarenfabrieken	50	30	10			10		50		3.1	2	
1586	1083	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:												
1586	1083	1	- koffiebranderijen	500	30	200	C		10		500	D	5.1	2	
1586	1083	2	- theepakkerijen	100	10	30			10		100		3.2	2	
1587	108401		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	200	30	50			10		200		4.1	2	
1589	1089		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	200	30	50			30		200	D	4.1	2	
1589.1	1089		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	200	50	50			50	R	200		4.1	2	
1589.2	1089	0	Soep- en soeparomafabrieken:												
1589.2	1089	1	- zonder poederdrogen	100	10	50			10		100		3.2	2	
1589.2	1089	2	- met poederdrogen	300	50	50			50	R	300		4.2	2	
1589.2	1089		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	200	50	50			30		200		4.1	2	
1591	110101		Destilleerderijen en likeurstokerijen	300	30	200	C		30		300		4.2	2	
1592	110102	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:												
1592	110102	1	- p.c. < 5.000 t/j	200	30	200	C		30	R	200		4.1	1	
1592	110102	2	- p.c. >= 5.000 t/j	300	50	300	C		50	R	300		4.2	2	
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	C		0		30		2	1	
1596	1105		Bierbrouwerijen	300	30	100	C		50	R	300		4.2	2	
1597	1106		Mouterijen	300	50	100	C		30		300		4.2	2	
1598	1107		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100			50	R	100		3.2	3	
16	12	-													
16	12	-	VERWERKING VAN TABAK												
160	120		Tabakverwerkende industrie	200	30	50	C		30		200		4.1	2	
17	13	-													
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL												
171	131		Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100			30		100		3.2	2	
172	132	0	Weven van textiel:												
172	132	1	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100			0		100		3.2	2	
172	132	2	- aantal weefgetouwen >= 50	10	30	300		Z	50		300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
173	133		Textielveredelingsbedrijven	50	0	50			10		50		3.1	2	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	10	0	50			10		50		3.1	1	
1751	1393		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	100	30	200			10		200		4.1	2	
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50			10		50		3.1	1	
18	14	-													
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT												
181	141		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50			0		50		3.1	1	
182	141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			10		30		2	2	
183	142, 151		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10			10		50		3.1	1	
19	19	-													
19	15	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)												
191	151,152		Lederfabrieken	300	30	100			10		300		4.2	2	
192	151		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30			10		50	D	3.1	2	
193	152		Schoenenfabrieken	50	10	50			10		50		3.1	2	
20		-													
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.												
2010.1	16101		Houtzagerijen	0	50	100			50	R	100		3.2	2	
2010.2	16102	0	Houtconserveringsbedrijven:												
2010.2	16102	1	- met creosootolie	200	30	50			10		200		4.1	2	
2010.2	16102	2	- met zoutoplossingen	10	30	50			10		50		3.1	2	
202	1621		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100			10		100		3.2	3	
203, 204, 205	162	0	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout	0	30	100			0		100		3.2	2	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	0	30	50			0		50		3.1	1	
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30			0		30		2	1	
21	17	-													
21	17	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN												
2111	1711		Vervaardiging van pulp	200	100	200	C		50	R	200		4.1	3	
2112	1712	0	Papier- en kartonfabrieken:												
2112	1712	1	- p.c. < 3 t/u	50	30	50	C		30	R	50		3.1	1	
2112	1712	2	- p.c. 3 - 15 t/u	100	50	200	C	Z	50	R	200		4.1	2	
2112	1712	3	- p.c. >= 15 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	3	
212	172		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2	
2121.2	17212	0	Golfkartonfabrieken:												
2121.2	17212	1	- p.c. < 3 t/u	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2121.2	17212	2	- p.c. >= 3 t/u	50	30	200	C	Z	30	R	200		4.1	2	
22	58	-													
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA												
2222	1812		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100			10		100		3.2	3	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30			0		30		2	1	
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10			0		10		1	1	
2223	1814	B	Binderijen	30	0	30			0		30		2	2	
2224	1813		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10			10		30		2	2	
2225	1814		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30			10		30	D	2	2	
223	182		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10			0		10		1	1	
23	19	-													
23	19	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT-/KWEEKSTOFFEN												
231	191		Cokesfabrieken	1000	700	1000	C	Z	100	R	1000		5.3	2	
2320.1	19201		Aardolieraffinaderijen	1500	100	1500	C	Z	1500	R	1500		6	3	
2320.2	19202	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100			30	R	100		3.2	2	
2320.2	19202	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	300	0	100			50	R	300		4.2	2	
2320.2	19202	C	Aardolieproduktenfabrieken n.e.g.	300	0	200			50	R	300	D	4.2	2	
233	201, 212, 244		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven	10	10	100			1500		1500	D	6	1	
24	20	-													
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUKTEN												
2411	2011	0	Vervaardiging van industriële gassen:												
2411	2011	1	- luchtscheidingsinstallatie v.c. >= 10 t/d lucht	10	0	700	C	Z	100	R	700		5.2	3	
2411	2011	2	- overige gassenfabrieken, niet explosief	100	0	500	C		100	R	500		5.1	3	
2411	2011	3	- overige gassenfabrieken, explosief	100	0	500	C		300	R	500		5.1	3	
2412	2012		Kleur- en verfstoffenfabrieken	200	0	200	C		200	R	200	D	4.1	3	
2413	2012	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:												
2413	2012	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	100	30	300	C		300	R	300	D	4.2	2	
2413	2012	2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	50	500	C		700	R	700	D	5.2	3	
2414.1	20141	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:												
2414.1	20141	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	10	200	C		300	R	300	D	4.2	2	
2414.1	20141	A2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	1000	30	500	C		700	R	1000	D	5.3	2	
2414.1	20141	B0	Methanolfabrieken:												
2414.1	20141	B1	- p.c. < 100.000 t/j	100	0	200	C		100	R	200		4.1	2	
2414.1	20141	B2	- p.c. >= 100.000 t/j	200	0	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS									INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2414.2	20149	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):												
2414.2	20149	1	- p.c. < 50.000 t/j	300	0	200	C		100	R	300		4.2	2	
2414.2	20149	2	- p.c. >= 50.000 t/j	500	0	300	C	Z	200	R	500		5.1	3	
2415	2015		Kunstmeststoffenfabrieken	500	300	500	C		500	R	500		5.1	3	
2416	2016		Kunstharsenfabrieken e.d.	700	30	300	C		500	R	700		5.2	3	
242	202	0	Landbouwchemicaliënfabrieken:												
242	202	1	- fabricage	300	50	100	C		1000	R	1000		5.3	3	
242	202	2	- formulering en afvullen	100	10	30	C		500	R	500	D	5.1	2	
243	203		Verf, lak en vernisfabrieken	300	30	200	C		300	R	300	D	4.2	3	
2441	2110	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:												
2441	2110	1	- p.c. < 1.000 t/j	200	10	200	C		300	R	300		4.2	1	
2441	2110	2	- p.c. >= 1.000 t/j	300	10	300	C		500	R	500		5.1	2	
2442	2120	0	Farmaceutische produktenfabrieken:												
2442	2120	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	50	10	50			50	R	50		3.1	2	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	10	10	30			10		30		2	2	
2451	2041		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	300	100	200	C		100	R	300		4.2	3	
2452	2042		Parfumerie- en cosmeticafabrieken	300	30	50	C		50	R	300		4.2	2	
2461	2051		Kruit-, vuurwerk-, en springstoffenfabrieken	30	10	50			1000	V	1000		5.3	1	
2462	2052	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:												
2462	2052	1	- zonder dierlijke grondstoffen	100	10	100			50		100		3.2	3	
2462	2052	2	- met dierlijke grondstoffen	500	30	100			50		500		5.1	3	
2464	205902		Fotochemische produktenfabrieken	50	10	100			50	R	100		3.2	3	
2466	205903	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	50	10	50			50	R	50		3.1	3	
2466	205903	B	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	200	30	100	C		200	R	200	D	4.1	2	
247	2060		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	300	30	300	C		200	R	300		4.2	3	
25	22	-													
25	22	-	VERVAARDIGING VAN PRODUKTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF												
2511	221101		Rubberbandenfabrieken	300	50	300	C		100	R	300		4.2	2	
2512	221102	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:												
2512	221102	1	- vloeropp. < 100 m2	50	10	30			30		50		3.1	1	
2512	221102	2	- vloeropp. >= 100 m2	200	50	100			50	R	200		4.1	2	
2513	2219		Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50			50	R	100	D	3.2	1	
252	222	0	Kunststofverwerkende bedrijven:												
252	222	1	- zonder fenolharsen	200	50	100			100	R	200		4.1	2	
252	222	2	- met fenolharsen	300	50	100			200	R	300		4.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
252	222	3	- productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen	50	30	50			30		50		3.1	2	
26	23	-													
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN												
261	231	0	Glasfabrieken:												
261	231	1	- glas en glasprodukten, p.c. < 5.000 t/j	30	30	100			30		100		3.2	1	
261	231	2	- glas en glasprodukten, p.c. >= 5.000 t/j	30	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
261	231	3	- glaswol en glasvezels, p.c.< 5.000 t/j	300	100	100			30		300		4.2	1	
261	231	4	- glaswol en glasvezels, p.c. >= 5.000 t/j	500	200	300	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	10	30	50			10		50		3.1	1	
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:												
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30			10		30		2	1	
262, 263	232, 234	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	50	100			30		100		3.2	2	
264	233	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	30	200	200			30		200		4.1	2	
264	233	B	Dakpannenfabrieken	50	200	200			100	R	200		4.1	2	
2651	2351	0	Cementfabrieken:												
2651	2351	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	300	500	C		30	R	500		5.1	2	
2651	2351	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	500	1000	C	Z	50	R	1000		5.3	3	
2652	235201	0	Kalkfabrieken:												
2652	235201	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2652	235201	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2653	235202	0	Gipsfabrieken:												
2653	235202	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2653	235202	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2661.1	23611	0	Betonwarenfabrieken:												
2661.1	23611	1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrille	10	100	200			30		200		4.1	2	
2661.1	23611	2	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. < 100 t/d	10	100	300			30		300		4.2	2	
2661.1	23611	3	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. >= 100 t/d	30	200	700		Z	30		700		5.2	3	
2661.2	23612	0	Kalkzandsteenfabrieken:												
2661.2	23612	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	50	100			30		100		3.2	2	
2661.2	23612	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2662	2362		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	50	100			30		100		3.2	2	
2663, 2664	2363, 2364	0	Betonmortelcentrales:												
2663, 2664	2363, 2364	1	- p.c. < 100 t/u	10	50	100			10		100		3.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2663, 2664	2363, 2364	2	- p.c. >= 100 t/u	30	200	300		Z	10		300		4.2	3	
2665, 2666	2365, 2369	0	Vervaardiging van produkten van beton, (vezel)cement en gips:												
2665, 2666	2365, 2369	1	- p.c. < 100 t/d	10	50	100			50	R	100		3.2	2	
2665, 2666	2365, 2369	2	- p.c. >= 100 t/d	30	200	300		Z	200	R	300		4.2	3	
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:												
267	237	1	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. > 2.000 m²	10	30	100			0		100	D	3.2	1	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. <= 2.000 m²	10	30	50			0		50		3.1	1	
267	237	3	- met breken, zeven of drogen, v.c. < 100.000 t/j	10	100	300			10		300		4.2	1	
267	237	4	- met breken, zeven of drogen, v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700		Z	10		700		5.2	2	
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
2682	2399	A0	Bitumineuze materialenfabrieken:												
2682	2399	A1	- p.c. < 100 t/u	300	100	100			30		300		4.2	3	
2682	2399	A2	- p.c. >= 100 t/u	500	200	200		Z	50		500		5.1	3	
2682	2399	B0	Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):												
2682	2399	B1	- steenwol, p.c. >= 5.000 t/j	100	200	300	C	Z	30		300		4.2	2	
2682	2399	B2	- overige isolatiematerialen	200	100	100	C		50		200		4.1	2	
2682	2399	C	Minerale produktenfabrieken n.e.g.	50	50	100			50		100	D	3.2	2	
2682	2399	D0	Asfaltcentrales: p.c.< 100 ton/uur	100	50	200			30		200		4.1	3	
2682	2399	D1	- asfaltcentrales, p.c. >= 100 ton/uur	200	100	300		Z	50		300		4.2	3	
27	24	-													
27	24	-	VERVAARDIGING VAN METALEN												
271	241	0	Ruwijzer- en staalfabrieken:												
271	241	1	- p.c. < 1.000 t/j	700	500	700			200	R	700		5.2	2	
271	241	2	- p.c. >= 1.000 t/j	1500	1000	1500	C	Z	300	R	1500		6	3	
272	245	0	IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:												
272	245	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	500			30		500		5.1	2	
272	245	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	1000		Z	50	R	1000		5.3	3	
273	243	0	Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:												
273	243	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	300			30		300		4.2	2	
273	243	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	50	700		Z	50	R	700		5.2	3	
274	244	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:												
274	244	A1	- p.c. < 1.000 t/j	100	100	300			30	R	300		4.2	1	
274	244	A2	- p.c. >= 1.000 t/j	200	300	700		Z	50	R	700		5.2	2	
274	244	B0	Non-ferro-metaalwalserijen, -trekkerijen e.d.:												
274	244	B1	- p.o. < 2.000 m2	50	50	500			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
274	244	B2	- p.o. >= 2.000 m2	200	100	1000		Z	100	R	1000		5.3	3	
2751, 2752	2451, 2452	0	IJzer- en staalgieterijen/ -smelterijen:												
2751, 2752	2451, 2452	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2751, 2752	2451, 2452	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2753, 2754	2453, 2454	0	Non-ferro-metaalgieterijen/ -smelterijen:												
2753, 2754	2453, 2454	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2753, 2754	2453, 2454	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
28	25	-													
28	25, 31	-	VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)												
281	251, 331	0	Constructiewerkplaatsen												
281	251, 331	1	- gesloten gebouw	30	30	100			30		100		3.2	2	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
281	251, 331	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
281	251, 331	3	- in open lucht, p.o. >= 2.000 m2	50	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2821	2529, 3311	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:												
2821	2529, 3311	1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	300			30	R	300		4.2	2	
2821	2529, 3311	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	50	R	500		5.1	3	
2822, 2830	2521, 2530, 3311		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	30	30	200			30		200		4.1	2	
284	255, 331	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	10	30	200			30		200		4.1	1	
284	255, 331	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100			30		100	D	3.2	2	
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50	D	3.1	1	
2851	2561, 3311	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:												
2851	2561, 3311	1	- algemeen	50	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	10	- stralen	30	200	200			30		200	D	4.1	2	
2851	2561, 3311	11	- metaalharden	30	50	100			50		100	D	3.2	1	
2851	2561, 3311	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100			50	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100			30	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	3	- thermisch verzinken	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	4	- thermisch vertinnen	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	8	- emailleren	100	50	100			50	R	100		3.2	1	
2851	2561, 3311	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	30	30	100			50		100		3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2852	2562, 3311	1	Overige metaalbewerkende industrie	10	30	100			30		100	D	3.2	1	
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m2	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
287	259, 331	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:												
287	259, 331	A1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
287	259, 331	A2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	30		500		5.1	3	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	30	30	100			30		100		3.2	2	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
29	27, 28, 33	-													
29	27, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN												
29	27, 28, 33	0	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:												
29	27, 28, 33	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
29	27, 28, 33	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	30	200			30		200	D	4.1	3	
29	28, 33	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30		300	D	4.2	3	
30	26, 28, 33	-													
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS												
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken incl. reparatie	30	10	30			10		30		2	1	
31	26, 27, 33	-													
31	26, 27, 33	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.												
311	271, 331		Elektromotoren- en generatorenfabrieken incl. reparatie	200	30	30			50		200		4.1	1	
312	271, 273		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	200	10	30			50		200		4.1	1	
313	273		Elektrische draad- en kabelfabrieken	100	10	200			100	R	200	D	4.1	2	
314	272		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100			50		100		3.2	2	
315	274		Lampenfabrieken	200	30	30			300	R	300		4.2	2	
316	293		Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	30			10		30		2	1	
3162	2790		Koolelektrodenfabrieken	1500	300	1000	C	Z	200	R	1500		6	2	
32	26, 33	-													
32	26, 33	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN - BENODIGDH.												
321 t/m 323	261, 263, 264, 331		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d. incl. reparatie	30	0	50			30		50	D	3.1	2	
3210	2612		Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50			30		50		3.1	1	
33	26, 32, 33	-													
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d. incl. reparatie	30	0	30			0		30		2	1	
34	29	-													
34	29		VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS												
341	291	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven												
341	291	1	- p.o. < 10.000 m2	100	10	200	C		30	R	200	D	4.1	3	
341	291	2	- p.o. >= 10.000 m2	200	30	300		Z	50	R	300		4.2	3	
3420.1	29201		Carrosseriefabrieken	100	10	200			30	R	200		4.1	2	
3420.2	29202		Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	30	10	200			30		200		4.1	2	
343	293		Auto-onderdelenfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
35	30	-													
35	30	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)												
351	301, 3315	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:												
351	301, 3315	1	- houten schepen	30	30	50			10		50		3.1	2	
351	301, 3315	2	- kunststof schepen	100	50	100			50	R	100		3.2	2	
351	301, 3315	3	- metalen schepen < 25 m	50	100	200			30		200		4.1	2	
351	301, 3315	4	- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	100	100	500	C	Z	50		500		5.1	2	
3511	3831		Scheepssloperijen	100	200	700			100	R	700		5.2	2	
352	302, 317	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:												
352	302, 317	1	- algemeen	50	30	100			30		100		3.2	2	
352	302, 317	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30	R	300		4.2	2	
353	303, 3316	0	Vliegtuigbouw en -reparatiebedrijven:												
353	303, 3316	1	- zonder proefdraaien motoren	50	30	200			30		200		4.1	2	
353	303, 3316	2	- met proefdraaien motoren	100	30	1000		Z	100	R	1000		5.3	2	
354	309		Rijwiel- en motorrijwielfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
355	3099		Transportmiddelenindustrie n.e.g.	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
36	31	-													
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.												
361	310	1	Meubelfabrieken	50	50	100			30		100	D	3.2	2	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10			0		10		1	1	
362	321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10			10		30		2	1	
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30			10		30		2	2	
364	323		Sportartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	
365	324		Speelgoedartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
3663.2	32999		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	30	10	50			30		50	D	3.1	2	
37	38	-													
37	38	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING												
371	383201		Metaal- en autoschredders	30	100	500		Z	30		500		5.1	2	
372	383202	A0	Puinbrekerijen en -malerijen:												
372	383202	A1	- v.c. < 100.000 t/j	30	100	300			10		300		4.2	2	
372	383202	A2	- v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700			10		700		5.2	3	
372	383202	B	Rubberregeneratiebedrijven	300	50	100			50	R	300		4.2	2	
372	383202	C	Afvalscheidingsinstallaties	200	200	300	C		50		300		4.2	3	
40	35	-													
40	35	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER												
40	35	A0	Elektriciteitsproduktiebedrijven (electrisch vermogen >= 50 MWe)												
40	35	A1	- kolengestookt (incl. meestook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth	100	700	700	C	Z	200		700		5.2	2	
40	35	A2	- oliegestookt, thermisch vermogen > 75 MWth	100	100	500	C	Z	100		500		5.1	2	
40	35	A3	- gasgestookt (incl. bijstook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth,in	100	100	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	A4	- kerncentrales met koeltorens	10	10	500	C		1500		1500	D	6	1	
40	35	A5	- warmte-kracht-installaties (gas), thermisch vermogen > 75 MWth	30	30	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	B0	bio-energieinstallaties electrisch vermogen < 50 MWe:												
40	35	B1	- covergisting, verbranding en vergassing van mest, slib, GFT en reststromen voedingsindustrie	100	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	B2	- vergisting, verbranding en vergassing van overige biomassa	50	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:												
40	35	C1	- < 10 MVA	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	C2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C		30		50		3.1	1	
40	35	C3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C		50		100		3.2	1	
40	35	C4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300	C	Z	50		300		4.2	1	
40	35	C5	- >= 1000 MVA	0	0	500	C	Z	50		500		5.1	1	
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:												
40	35	D1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	300	C		100		300		4.2	1	
40	35	D2	- gascompressorstations vermogen >= 100 MW	0	0	500	C		200	R	500		5.1	1	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	0	0	10	C		10		10		1	1	
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	D5	- gasontvang- en -verdeelstations, cat. D	0	0	50	C		50	R	50		3.1	1	
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
40	35	E1	- stadsverwarming	30	10	100	C		50		100		3.2	1	
40	35	E2	- blokverwarming	10	0	30	C		10		30		2	1	
41	36	-													
41	36	-	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER												
41	36	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:												
41	36	A1	- met chloorgas	50	0	50	C		1000	R	1000	D	5.3	1	
41	36	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	10	0	50	C		30		50		3.1	1	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:												
41	36	B1	- < 1 MW	0	0	30	C		10		30		2	1	
41	36	B2	- 1 - 15 MW	0	0	100	C		10		100		3.2	1	
41	36	B3	- >= 15 MW	0	0	300	C		10		300		4.2	1	
45	41, 42, 43	-													
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID												
45	41, 42, 43	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	10	30	100			10		100		3.2	2	
45	41, 42, 43	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	10	30	50			10		50		3.1	2	
45	41, 42, 43	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	10	30	50			10		50		3.1	2	
45	41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	10	30			10		30		2	1	
50	45, 47	-													
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS												
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30			10		30		2	2	
501	451		Handel in vrachtauto's (incl. import en reparatie)	10	10	100			10		100		3.2	2	
5020.4	45204	A	Autoplaatwerkerijen	10	30	100			10		100		3.2	1	
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	0	0	10			10		10		1	1	
5020.4	45204	C	Autospuitinrichtingen	50	30	30			30	R	50		3.1	1	
5020.5	45205		Autowasserijen	10	0	30			0		30		2	3	
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30			10		30		2	1	
51	46	-													
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING												
5121	4621	0	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	50			30	R	50		3.1	2	
5121	4621	1	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer	100	100	300		Z	50	R	300		4.2	2	
5122	4622		Grth in bloemen en planten	10	10	30			0		30		2	2	
5123	4623		Grth in levende dieren	50	10	100	C		0		100		3.2	2	
5124	4624		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30			0		50		3.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
5125, 5131	46217, 4631		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	10	30			50	R	50		3.1	2	
5132, 5133	4632, 4633		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30			50	R	50		3.1	2	
5134	4634		Grth in dranken	0	0	30			0		30		2	2	
5135	4635		Grth in tabaksprodukten	10	0	30			0		30		2	2	
5136	4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30			0		30		2	2	
5137	4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30			0		30		2	2	
5138, 5139	4638, 4639		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30			10		30		2	2	
514	464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30			10		30		2	2	
5148.7	46499	0	Grth in vuurwerk en munitie:												
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	10	0	30			10	V	30		2	2	
5148.7	46499	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	10	0	30			50	V	50		3.1	2	
5148.7	46499	5	- munitie	0	0	30			30		30		2	2	
5151.1	46711	0	Grth in vaste brandstoffen:												
5151.1	46711	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	50	50			30		50		3.1	2	
5151.1	46711	2	- kolenterminal, opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3	
5151.2	46712	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:												
5151.2	46712	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3	50	0	50			200	R	200	D	4.1	2	
5151.2	46712	2	- vloeistoffen, o.c. >= 100.000 m3	100	0	50			500	R	500	D	5.1	2	
5151.2	46712	3	- tot vloeistof verdichte gassen	50	0	50			300	R	300	D	4.2	2	
5151.3	46713		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	100	0	30			50		100		3.2	2	
5152.1	46721	0	Grth in metaalertsen:												
5152.1	46721	1	- opslag opp. < 2.000 m2	30	300	300			10		300		4.2	3	
5152.1	46721	2	- opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	700		Z	10		700		5.2	3	
5152.2 /.3	46722, 46723		Grth in metalen en -halffabrikaten	0	10	100			10		100		3.2	2	
5153	4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:												
5153	4673	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²	0	10	50			10		50		3.1	2	
5153	4673	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	10	30			10		30		2	1	
5153.4	46735	4	zand en grind:												
5153.4	46735	5	- algemeen: b.o. > 200 m²	0	30	100			0		100		3.2	2	
5153.4	46735	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	10	30			0		30		2	1	
5154	4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:												
5154	4674	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²	0	0	50			10		50		3.1	2	
5154	4674	2	- algemeen: b.o. < = 2.000 m²	0	0	30			0		30		2	1	
5155.1	46751		Grth in chemische produkten	50	10	30			100	R	100	D	3.2	2	
5155.2	46752		Grth in kunstmeststoffen	30	30	30			30	R	30		2	1	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES		
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		
5156	4676		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30			10		30		2	2		
5157	4677	0	Autosloperijen: b.o. > 1000 m²	10	30	100			30		100		3.2	2		
5157	4677	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2		
5157.2/3	4677	0	Overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1000 m²	10	30	100			10		100	D	3.2	2		
5157.2/3	4677	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2		
518	466	0	Grth in machines en apparaten:													
518	466	1	- machines voor de bouwnijverheid	0	10	100			10		100		3.2	2		
518	466	2	- overige	0	10	50			0		50		3.1	2		
519	466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	0	0	30			0		30		2	2		
60	49	-														
60	49	-	VERVOER OVER LAND													
601	491, 492	0	Spoorwegen:													
601	491, 492	1	- stations	0	0	100	C		50	R	100	D	3.2	3		
601	491, 492	2	- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	30	30	300	C		300	R	300	D	4.2	3		
6021.1	493		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100	C		0		100	D	3.2	2		
6022	493		Taxibedrijven	0	0	30	C		0		30		2	2		
6023	493		Touringcarbedrijven	10	0	100	C		0		100		3.2	2		
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m²	0	0	100	C		30		100		3.2	3		
6024	494	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m²	0	0	50	C		30		50		3.1	2		
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	30	C		10		30	D	2	1		
63	52	-														
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER													
6311.1	52241	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:													
6311.1	52241	1	- containers	0	10	500	C		100	R	500		5.1	3		
6311.1	52241	2	- stukgoederen	0	30	300	C		100	R	300	D	4.2	3		
6311.1	52241	3	- ertsen, mineralen e.d., opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	1000	C	Z	50		1000		5.3	3		
6311.1	52241	4	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	500	C	Z	100	R	500		5.1	3		
6311.1	52241	5	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	700	C	Z	100		700		5.2	3		
6311.1	52241	6	- olie, LPG, e.d.	300	0	100	C		1000	R	1000		5.3	2		
6311.1	52241	7	- tankercleaning	300	10	100	C		200	R	300		4.2	1		
6311.2	52242	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:													
6311.2	52242	1	- containers	0	10	300			50	R	300		4.2	2		
6311.2	52242	10	- tankercleaning	300	10	100			200	R	300		4.2	1		
6311.2	52242	2	- stukgoederen	0	10	100			50	R	100	D	3.2	2		

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
6311.2	52242	3	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m²	30	200	300			30		300		4.2	2	
6311.2	52242	4	- ersten, mineralen, e.d., opslagopp. >= 2.000 m²	50	500	700		Z	50		700		5.2	3	
6311.2	52242	5	- granen of meelsoorten , v.c. < 500 t/u	50	300	200			50	R	300		4.2	2	
6311.2	52242	6	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	300		Z	100	R	500		5.1	3	
6311.2	52242	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m2	50	300	300			50		300		4.2	2	
6311.2	52242	8	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3	
6311.2	52242	9	- olie, LPG, e.d.	100	0	50			700	R	700		5.2	2	
6312	52102, 52109	A	Distributiecentra, pak- en koelhuizen	30	10	50	C		50	R	50	D	3.1	2	
6312	52109	B	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	0	0	30	C		10		30		2	2	
6321	5221	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C		0		30		2	3	
6321	5221	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	10	0	100	C		30		100		3.2	2	
64	64	-													
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE												
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C		0		30		2	2	
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0		10		1	1	
642	61	B0	zendinstallaties:												
642	61	B1	- LG en MG, zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	0	0	0	C		100		100		3.2	1	
642	61	B2	- FM en TV	0	0	0	C		10		10		1	1	
642	61	B3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	0	0	0	C		10		10		1	1	
71	77	-													
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN												
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30			10		30		2	2	
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
714	772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30			10		30	D	2	2	
72	62	-													
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE												
72	58, 63	B	Datacentra	0	0	30	C		0		30		2	1	
747	812		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30			30		50	D	3.1	1	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C		10		30		2	2	
7484.3	82991		Veilingen voor landbouw- en visserijprodukten	50	30	200	C		50	R	200		4.1	3	
90	37, 38, 39	-													
90	37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING												
9001	3700	A0	RWZI's en gierverwerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
9001	3700	A1	- < 100.000 i.e.	200	10	100	C		10		200		4.1	2	
9001	3700	A2	- 100.000 - 300.000 i.e.	300	10	200	C	Z	10		300		4.2	2	
9001	3700	A3	- >= 300.000 i.e.	500	10	300	C	Z	10		500		5.1	3	
9001	3700	B	rioolgemalen	30	0	10	C		0		30		2	1	
9002.1	381	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50			10		50		3.1	2	
9002.1	381	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	30	50			30	R	50		3.1	2	
9002.1	381	C	Vuiloverslagstations	200	200	300			30		300		4.2	3	
9002.2	382	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:												
9002.2	382	A1	- mestverwerking/korrelfabrieken	500	10	100	C		10		500		5.1	3	
9002.2	382	A2	- kabelbranderijen	100	50	30			10		100		3.2	1	
9002.2	382	A3	- verwerking radio-actief afval	0	10	200	C		1500		1500		6	1	
9002.2	382	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30			10		50		3.1	1	
9002.2	382	A5	- oplosmiddelterugwinning	100	0	10			30	R	100	D	3.2	1	
9002.2	382	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen, thermisch vermogen > 75 MW	300	200	300	C	Z	50		300	D	4.2	3	
9002.2	382	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30			30	R	30		2	1	
9002.2	382	B	Vuilstortplaatsen	300	200	300			10		300		4.2	3	
9002.2	382	C0	Composteerbedrijven:												
9002.2	382	C1	- niet-belucht v.c. < 5.000 ton/jr	300	100	50			10		300		4.2	2	
9002.2	382	C2	- niet-belucht v.c. 5.000 tot 20.000 ton/jr	700	300	100			30		700		5.2	2	
9002.2	382	C3	- belucht v.c. < 20.000 ton/jr	100	100	100			10		100		3.2	2	
9002.2	382	C4	- belucht v.c. > 20.000 ton/jr	200	200	100			30		200		4.1	3	
9002.2	382	C5	- GFT in gesloten gebouw	200	50	100			100	R	200		4.1	3	

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven functiemenging

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven functiemenging:

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar

SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	nummer	OMSCHRIJVING	CATEGORIE
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	

2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	

40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**

72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

Lijst van Horeca-activiteiten

De horeca categorieën en de hinderprofielen naar hun invloed op het woon- en leefklimaat.

Type	Globale beschrijving activiteiten	Hinderprofiel
Lichte horeca (Categorie D2)	Daghoreca waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken en is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt.
Lichte horeca plus (Categorie D3)	Dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse, waarbij de sluitingstijd om 23.00 uur is.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt. Doordat deze een uur later sluit dan de normale lichte horeca (D2) is de overlast groter dan normale lichte horeca.
Middelzware horeca (Categorie D1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden, en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. Geen activiteiten na restauranttijden.	**Enige hinder verwacht** Enige hinder door piek van komende bezoekers aan het begin van de avond. Gaande bezoekers vertrekken in het algemeen gespreid aan het eind van de avond.
Snelle horeca (Categorie C)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide kleine etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Geen actieve bediening aan tafel, het eten kan snel bereid worden en de gast verblijft gemiddeld 30 minuten in deze horecagelegenheid.	**Hinder verwacht** Hinder door hoge frequentie van komende en gaande gasten en klanten (afhaal) inclusief verkeers- en parkeerbewegingen. Buiten het centrum en doorgaande wegen neemt overlast in de nacht af door lagere frequentie van bezoekers.
Zware horeca (Categorie B)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Mogelijkheid tot dansen in het weekend.	**Hinder verwacht** Hinder door hogere frequentie van komende en gaande bezoekers, ook 's nachts. Door consumptie van alcohol kan overlast hoger zijn dan snelle horeca.
Grootschalige zware horeca (Categorie A2)	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief verkeersbewegingen en (fiets)parkeren met veel dynamiek, ook de nachtelijke uren.
Grootschalige zware horeca (Categorie A1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief (fiets)parkeren met veel dynamiek, vooral in de nachtelijke uren.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone Deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

Juni 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN MERWEDEKANAALZONE DEELGEBIED 6, ZEEHAENKADE E.O. 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 4
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 7
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van de zienswijzen 10
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 10

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 12

ZIENSWIJZE 1 12
ZIENSWIJZE 2 12
ZIENSWIJZE 3 18
ZIENSWIJZE 4 19
ZIENSWIJZE 5 20
ZIENSWIJZE 6 22

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

De gemeente Utrecht wil voorbereid zijn op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022. Om deze reden is ervoor gekozen om voor het hele grondgebied van de gemeente te beschikken over actuele bestemmingsplannen en worden bijvoorbeeld ook actuele Beheersverordeningen vervangen door bestemmingsplannen.

Het nieuwe bestemmingsplan richt zich, vooruitlopend op de transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone, voornamelijk op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

Dat wil zeggen dat bij een aantal bedrijven de maximum toegestane milieucategorie wordt vastgelegd op basis van de feitelijke situatie en dat er een regeling wordt opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies. Ook worden bestaande bouwhoogtes vastgelegd.

Het plangebied is gelegen aan het Merwedekanaal in Utrecht. Het plangebied wordt begrensd door:

1. aan de noordkant de Beneluxlaan;
2. aan de oostkant het Merwedekanaal;
3. aan de zuidkant de afrit van de A12;
4. aan de westkant de Europalaan.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 4 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 19 maart 2021 tot en met donderdag 29 april 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 7 zienswijzen ingediend. Zienswijze 7 is buiten de termijn van ter inzagelegging ontvangen. Daarop is bij de indiener van die zienswijze nagegaan waarom de zienswijze niet eerder kon worden verzonden. Daarvoor kon indiener geen verschoonbare reden geven. De zienswijze zal daarom buiten behandeling worden gelaten. De overige zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad zodat die kennis kan nemen van de originele zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Zienswijze 7 is te laat ingediend, de overige zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

In dit document is een samenvatting van alle ingediende zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. opgenomen. Op grond van de Wet openbaarheid van bestuur kennen wij aan het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (artikel 10 lid 2 sub e Wob) een groter belang toe dan het belang van openbaarmaking van deze (herleidbare) persoonsgegevens. Daarom is een zakelijke en niet tot personen te herleiden weergave van alle ingediende zienswijzen, met de beantwoording daarvan, opgenomen in: het vaststellingsrapport 1 juni 2021, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

Er zijn 7 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen gaan over parkeren en bereikbaarheid, twee bedrijven zijn van mening dat het door de voorgestelde regeling in het bestemmingsplan beperkt wordt in hun bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden, een tankstation dat LPG wil blijven verkopen en eigenaar/ontwikkelaar van een kantorencomplex die wil dat zijn plannen voor transformatie van de locatie een plek krijgen in het bestemmingsplan. De zienswijzen 2 en 6 geven aanleiding om het plan aan te passen. Omdat zienswijze 7 buiten de termijn is ingediend blijft deze als zienswijze buiten beschouwing. Maar uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening hebben wij bij de ambtelijke wijzigingen alsnog de inhoud van die zienswijze betrokken. De aanpassingen worden hieronder uitgelegd.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

Naar aanleiding van zienswijze 2:

2.3.1.1 Aanpassing artikel 4.1
In artikel 4.1 wordt onder lid 2 een maatwerkbestemming ingevoegd voor Gepu. De overige leden worden vernummerd.

In artikel 4.1 wordt de tekst van het ontwerp:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m³ zijn toegestaan;
   b. Kantoren;

c. Sportvoorzieningen;

3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;

Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Vervangen door de volgende tekst:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
   I. Ter plaatse van de specifieke functieaanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   II. Bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan.
   III. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

2.3.1.2 Aanpassing aanduiding op de verbeelding

Als gevolg van de aanpassing van artikel 4.1 wordt op de verbeelding ter plaatse van de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht én de Eendrachtlaan 98 de aanduiding ‘groothandel’ aangebracht.

<u>Naar aanleiding van zienswijze 6</u>

Er wordt onderscheid gemaakt tussen het bebouwingspercentage en het maximaal brutovloervloeroppervlakte (BVO) voor het perceel gelegen aan de Europalaan 100 - 500 (kadastraal bekend als Utrecht R 622 t/m 626 en 876 (na Zaaknummer 8816606 Pagina 3 van 6 splitsing bekend als Utrecht R 628, appartementsindex 12-17) en het perceel Eendrachtlaan 301-315 (kadastraal bekend als Utrecht R 814 en R819). In het ontwerpplan was voor deze twee percelen op de verbeelding 1 regeling opgenomen, terwijl het verschillende percelen zijn met verschillende eigenaren.

Voor het perceel Europalaan 100-500 geldt het bebouwingspercentage van 70% en een maximaal aantal vierkante meters BVO van 40.000 m2.

Voor het perceel Utrecht R814 en R819 geldt een bebouwingspercentage van 50%.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing artikel 3.1

Om het uitplaatsen van de LPG verkoop ter plaatse van het benzinestation op termijn mogelijk te maken was in het ontwerpplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Onder de Omgevingswet is het echter niet meer mogelijk van een dergelijke bevoegdheid gebruik te maken. Omdat de gemeente met de exploitanten van het tankstation in overleg is over stopzetting van de lpg verkoop ter plaatse is de wijzigingsbevoegdheid vervangen door een uitsterfconstructie.

De tekst van artikel 3.1 zoals hieronder omschreven:

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, inclusief lpg.
2. Aan het bedrijf, zoals vermeld onder sub 1, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 100 m²;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte tot maximaal 30% van het bedrijfsvloeroppervlak;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Wordt vervangen door:

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen, inclusief lpg, met dien verstande dat bij beëindiging van het verkooppunt van lpg ter plaatse, uitsluitend een bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen zonder lpg of andere qua hindercirkels met lpg vergelijkbare motorbrandstoffen, mag worden uitgeoefend;
2. Aan het bedrijf, zoals vermeld onder sub 1, ondergeschikte detailhandel tot een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 100 m²;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte tot maximaal 30% van het bedrijfsvloeroppervlak;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Lid 3.6 waarin de wijzigingsbevoegdheid was opgenomen komt te vervallen.

2.3.2.2 Aanpassing artikel 4.1

Zienswijze 7 is buiten de termijn ingediend en kan als zienswijze daarom niet in behandeling genomen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel beoordeeld of de zienswijze tot een ambtelijke aanpassing van het plan moet leiden. Dat is het geval omdat ter plaatse een bedrijf een activiteit (reparatie van vrachtauto's) uitoefent die in categorie 3.2 valt van de Lijst van bedrijfsactiviteiten. Hiervoor wordt een maatwerk bestemming in het bestemmingsplan opgenomen, als ook een uitsterfconstructie. De overige leden worden vernummerd.

De tekst van artikel 4.1 zoals hieronder omschreven:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
   I. ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   II. bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan.
   III. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m^3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;
4. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Wordt vervangen door:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
   I. ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' een groothandel in voedingsmiddelen en levensmiddelen met SBI-code 4632, 4633, 4638 en 4639 tot maximaal categorie 3.1 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   II. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's ', een bedrijf voor de handel in vrachtauto's (inclusief import en reparatie) met SBI-code 451 tot maximaal de categorie 3.2 zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
   III. bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten zoals genoemd onder punt I en II ter plaatse uitsluitend bedrijven in categorie 1of 2 uit de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan.
   IV. met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:

a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m³ zijn toegestaan;
b. Kantoren;
c. Sportvoorzieningen;

3. Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte;

Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

2.3.2.3 Aanpassing artikel 8.1

In het nieuwe bestemmingsplan worden de bestemmingsmogelijkheden zo veel mogelijk een op een overgenomen uit de hier voor geldende Beheersverordening. Daarin was voor de percelen Kadastraal bekend als Utrecht R 1097, R908 en R855 de aanduiding ‘gemengd’ opgenomen. Bij het ontwerpbestemmingsplan is deze aanduiding per abuis verwijderd. Dit wordt hersteld.

De bijbehorende regel in artikel 8.1:

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Kantoren;
2. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

Wordt vervangen door:

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. Kantoren;
2. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' mogen de volgende functies worden uitgeoefend:
   a. Maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan;
   b. Kantoren;
   c. Sportvoorzieningen;
3. Voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

2.3.2.4 Aanpassing aanduiding op de verbeelding

Als gevolg van de aanpassing zoals beschreven 2.3.2.2 wordt voor het perceel Eendrachtlaan 300 te Utrecht en kadastraal bekend Utrecht R 769 de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's' op de verbeelding aangebracht.

Als gevolg van bovenstaande aanpassing beschreven in paragraaf 2.3.2.3 wordt voor de percelen Kadastraal bekend als Utrecht R 1097, R908 en R855 de aanduiding ‘gemengd’ op de verbeelding toegevoegd.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van de zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing van 4.2 van de toelichting.
Aan paragraaf 4.2 van de toelichting wordt een sub paragraaf 4.2.1 toegevoegd, luidende:

4.2.1 Uitsterfregeling bedrijven in hogere milieucategorieën

Uit zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat het garagebedrijf aan de Eendrachtlaan 300 ook vrachtwagens repareert. De reparatie van vrachtwagens is een activiteit die valt onder de milieucategorie 3.2 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

De groothandel voor de horeca aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98, zijn na een nader onderzoek door de gemeentelijke bouw en milieu-inspecteurs gewaardeerd op categorie 3.1 van de bij dit bestemmingsplan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten.

Gezien de transformatie die op termijn voor het plangebied wordt voorgestaan is het planologisch niet gewenst dat zich in de toekomst nieuwe bedrijven in het gebied vestigen met een hogere milieucategorie dan categorie 2 zoals opgenomen in de bij dit bestemmingsplan behorende Lijst van bedrijfsactiviteiten. Voor de hiergenoemde bedrijven is dan ook een uitsterfconstructie opgenomen die inhoudt dat als de betreffende bedrijven beëindigd worden hiervoor in de plaats alleen categorie 2 bedrijven mogen terugkomen. Met bedrijfsbeëindiging zoals hierboven omschreven wordt bedoeld dat het betreffende bedrijf ter plaatse niet langer wordt uitgeoefend, blijkende uit het handelsregister.

Een soortgelijke regeling is opgenomen voor het tankstation aan de Beneluxlaan 1001, voor wat betreft het lpg-verkooppunt. De gemeente is met o.a. dit tankstation in overleg over beëindiging van de verkoop van lpg ter plaatse. Zodra hierover overeenstemming is bereikt kan ter plaatse geen nieuw verkoop punt voor lpg meer gestart worden.

In de artikelsgewijze toelichting in paragraaf 7.7 zijn bovenbeschreven wijzigingen van artikel 3 en 4 verwerkt.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

Aanpassing paragraaf 6.2.1van de toelichting
Op het moment van ter inzagelegging van het bestemmingsplan waren nog niet alle vooroverlegreacties ontvangen. Naar aanleiding van het vooroverleg wordt onderstaande tekst in paragraaf 6.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

“De provincie en HDSR hebben geen opmerkingen over het plan. Rijkswaterstaat wil op een meer strategisch niveau het volgende opmerken: Gemeente Utrecht anticipeert in bepaalde opzichten op de realisatie van deelgebied 5 Merwedekanaalzone door bedrijfscategorieën te verlagen en parkeerregulering aan te scherpen ter voorkoming van afwenteling. Het punt dat RWS wil maken, is dat er voor de zittende bedrijven niet voorgesorteerd lijkt te worden op wat bereikbaarheidsveranderingen voor hun parkeernormering zouden kunnen betekenen. Verwezen wordt daarbij naar de reactie die RWS-MN heeft gegeven op het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht, waarin wordt opgeroepen ook actief bestaande situaties te gaan aanpakken. Van alternatieve mobiliteitsoplossingen die in het zuidwesten van Utrecht gekoppeld aan verstedelijking zijn voorzien kunnen nl. ook de bedrijven in deelgebied 6 gaan meeprofiteren. En aan het oplossen van autobereikbaarheidsproblemen op de Europalaan en A12-aansluiting die met die verstedelijking verbonden zijn, kunnen ook deze bedrijven een bijdrage leveren. Er is kortom alle aanleiding om niet alleen te conserveren, maar ook een pad te schetsen naar een geleidelijke mobiliteitstransitie en aanscherping van parkeerbeleid voor het gehele gebied. RWS is zich er (zoals

ook in genoemde reactie aangegeven) van bewust dat dit gelet op verworven rechten lastig is, maar men daagt de gemeente uit daartoe ook in dit kader stappen in te zetten.

Gemeentelijke reactie
In de praktijk doet de gemeente al veel aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. De visie en het 5 stappenplan, zoals dat in het Mobiliteitsplan 2040 is opgenomen, is de basis voor het stimuleren van ander reisgedrag.

Als uitwerking van het mobiliteitsplan werken we aan concrete maatregelen, projecten en aan (deel)studies deelmobiliteit (op basis van het vigerende mobiliteitsplan). Wat we (als uitwerking van het mobiliteitsplan) nu al concreet doen (en dus niet 1 op 1 in het mobiliteitsplan staat) is onder meer afspraken maken over duurzaam reisgedrag met medeoverheden, werkgevers en onderwijsinstellingen in de stad en regio, via Goedopweg. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is natuurlijk aan de werkgevers om hierover dan weer verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en frequentie.

Om in dit bestemmingsplan voor te sorteren op wat bereikbaarheidsveranderingen voor de parkeernormering van zittende bedrijven zou kunnen betekenen, valt buiten de reikwijdte van wat de gemeente op dit moment met dit bestemmingsplan beoogt. Een dergelijke discussie moet naar onze mening in het bredere verband van de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in zijn geheel en in samenhang met de gewenste toekomstige transformatie van dit gebied worden bezien. Hierover zal te zijner tijd ook zeker met de bedrijven in deelgebied 6 worden gesproken. Gezien het karakter van het bestemmingsplan (met de nadruk op conservering i.p.v. ontwikkeling) vinden wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet gewenst om zittende bedrijven nu al te laten anticiperen op maatregelen en alternatieven die nog voorwerp van onderzoek en discussie zijn. Bovendien denken we dat er meer draagvlak voor dergelijke maatregelen en ideeën zal zijn, als die worden ontwikkeld in een gezamenlijke visie van gemeente en eigenaren ten aanzien van de gewenste transformatie van het gebied.

In aanloop naar de toekomstige transformatie is de gemeente met een groot deel van de partijen in dit gebied in gesprek, waarbij aandacht voor het mobiliteitsbeleid een van de onderwerpen is. Ook zien we dat partijen hier zelf al stappen in ondernemen, zie bijvoorbeeld de deelfietsen die vanuit de ondernemersvereniging voor het gebied zijn geregeld: Gratis deelfietsen Business Eiland Utrecht - Business Eiland ".

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Parkeren

Indiener is van mening dat het mogelijk moet zijn om gratis te parkeren in en rond de nieuwe wijk aan de Merwedekanaal. Als de gemeente werkelijk het gebruik van het OV in de stad wil stimuleren, dan moet dit gratis worden voor de bewoners van de stad, in ieder geval voor de 55+rs, niet iedereen kan fietsen (soms om medische redenen), dat is echt zo. De vraag is hoe veel keer moet je overstappen om met het OV deze wijk te kunnen bereiken.

Reactie
Een van de ambities voor de Merwedekanaalzone is het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het gebied. Ook het parkeerbeleid in en om de Merwedekanaalzone maakt onderdeel uit van de overkoepelende plannen (zie ook: Betaald parkeren in en om de Merwedekanaalzone | Gemeente Utrecht.) De parkeerregeling in dit bestemmingsplan is echter specifiek gericht op deelgebied 6 en zorgt ervoor dat in deelgebied 6 uitsluitend geparkeerd kan worden door mensen die daar ook echt moeten zijn. De bedrijven en de kantoren in het gebied hebben vrijwel allemaal parkeerplaatsen op eigen terrein voor klanten en personeel. Het gebied blijft dus gewoon bereikbaar, maar de regeling in het plan is er vooral op gericht om parkeeruitwijkgedrag uit het naastgelegen gebied te voorkomen.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 2

Gepu betreft een horecagroothandel in onder andere aardappelen, groenten en fruit (agf), vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren, spijsoliën en overige horecabenodigdheden en hierdoor een categorie 3.1-bedrijf, op grond van de Brochure Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten uit 2009 (hierna: de VNG-Brochure).
Zeehaen B.V. is erfpachter van het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht én Gepu exploiteert daarop deze horecagroothandel. WNP is erfpachter van het perceel aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht en ook op dit perceel exploiteert Gepu deze horecagroothandel.

1. Beperking van de bedrijfsvoering
Het ontwerpbestemmingsplan leidt tot ernstige beperkingen van de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden van de hiervoor genoemde horecagroothandel van Gepu op haar percelen aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98 te Utrecht, in vergelijking met het thans hiervoor geldende planologische regime. Voor die percelen geldt nu de Beheersverordening “Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk”

Voor het overgrote deel van het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 geldt daar nu ook de aanduiding “Besluitsubvlak K” en voor een klein gedeelte daarvan de aanduiding “Besluitsubvak L”, op grond van de Beheersverordening. Voor het grootste gedeelte van het perceel aan de

Eendrachtlaan 98 geldt daar nu ook de aanduiding “Besluitvlak L én voor het kleinere gedeelte daarvan de aanduiding “Besluitvlak K”, op grond van de Beheersverordening.

Ter plaatse van dit “Besluitsubvlak K” mogen bedrijven behorende tot de milieucategorieën 1 tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (hierna: LvB) worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen met uitzondering van, van bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.

Ter plaatse van dit “Besluitsubvlak L” mogen bedrijven tot de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 van de LvB worden gevestigd, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen met uitzondering van bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan.

Indiener is van mening dat het weg bestemmen c.q. het niet meer langer positief bestemmen daarvan in strijd is met het recht, omdat het gebruik als horecagroothandel op deze beide percelen niet zal zijn beëindigd gedurende de planperiode van het nog vast te stellen bestemmingsplan “Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o.”.

De LvB in de Beheersverordening is gebaseerd op de VNG-Brochure en in die LvB bij de Beheersverordening is ook een groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen, vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren en spijsoliën expliciet genoemd als milieucategorie 3.1-bedrijf (met SBI-codes: 5125, 5131, 5132 en 5133 en SBI-codes 2008: 46217, 4631, 4632 en 4633).

In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht de enkelbestemming “Bedrijventerrein” en geldt voor een deel daarvan de functieaanduiding “gemengd”. Het perceel aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht heeft de enkelbestemming “Bedrijventerrein”.
Voorts blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat ter plaatse van de functieaanduiding “gemengd” de volgende functies mogen worden uitgeoefend, namelijk maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan (a), kantoren (b) en sportvoorzieningen (c).

Tenslotte staat de Beheersverordening op deze beide percelen thans nog een maximale goothoogte toe van 18 meter, maar geldt hierin géén maximale bouwhoogte, terwijl het ontwerpbestemmingsplan echter een maximale bouwhoogte van 18 meter voorschrijft, zodat dus ook in zoverre sprake is van een planologische verslechtering, in vergelijking met het huidige planologische regime.

Uit de bestemmingsomschrijving in artikel 4.1 van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dan dat gronden met deze enkelbestemming “Bedrijventerrein” zijn bestemd voor bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 1 en 2, zoals vermeld in de bij deze regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten (hierna: LvB). Ook deze LvB is gebaseerd op de VNG-Brochure.

Voorts blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat ter plaatse van de functieaanduiding “gemengd” de volgende functies mogen worden uitgeoefend, namelijk maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan (a), kantoren (b) en sportvoorzieningen (c).

Ook blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat daar aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte en voorzieningen en functies, die bij de bestemming horen, zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven zijn toegestaan. Mede gelet op het voorgaande achten cliënten uw informatiebrief van 11 maart jl.,

met kenmerk 8659807/202103111136-BR, aan bedrijven in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan op bepaalde punten onjuist en daardoor misleidend.
Tenslotte blijkt uit het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende verbeeldingen daarvan dat voor gebouwen een bebouwingspercentage van maximaal 70% en een bouwhoogte van maximaal 18 meter gaat gelden. Zie daartoe namelijk artikel 4.2.1 van het ontwerpbestemmingsplan.

Uit het voorgaande blijkt dus dat de hiervoor genoemde horecagroothandel van Gepu zowel op het perceel aan de Vliegend Hertlaan 8 als op het perceel aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht niet meer positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan, terwijl die thans dus nog wél positief is bestemd op deze beide percelen in de Beheersverordening.
Bovendien biedt het bouw- en/of gebruiksovergangsrecht in het ontwerpbestemmingsplan ook veel minder bouw- en/of gebruiksmogelijkheden voor deze horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen dan wanneer haar horecagroothandel wél positief zou zijn bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.
De hiervoor genoemde LvB in de Beheersverordening is gebaseerd op de VNG-Brochure en in die LvB bij de Beheersverordening is ook een groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen, vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren en spijsolieën expliciet genoemd als milieucategorie 3.1-bedrijf (met SBI-codes: 5125, 5131, 5132 en 5133 en SBI-codes 2008: 46217, 4631, 4632 en 4633).
In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel van cliënten aan de Vliegend Hertlaan 8 te Utrecht de enkelbestemming “Bedrijventerrein” en geldt voor een deel daarvan de functieaanduiding “gemengd”. Daarin heeft het perceel van cliënten aan de Eendrachtlaan 98 te Utrecht de enkelbestemming “Bedrijventerrein”.

Voorts blijkt uit deze bestemmingsomschrijving dat ter plaatse van de functieaanduiding “Gemengd” de volgende functies mogen worden uitgeoefend, namelijk maatschappelijke voorzieningen, waarbij uitsluitend bestaande bedrijfswoningen van maximaal 400 m3 zijn toegestaan (a), kantoren (b) en sportvoorzieningen (c). Tenslotte staat de Beheersverordening op deze beide percelen thans nog een maximale goothoogte toe van 18 meter, maar geldt hierin géén maximale bouwhoogte, terwijl het ontwerpbestemmingsplan echter een maximale bouwhoogte van 18 meter voorschrijft, zodat dus ook in zoverre sprake is van een planologische verslechtering, in vergelijking met het huidige planologische regime.

Reactie

Indiener wijst er terecht op dat in de geldende Beheersverordening bedrijvigheid in de categorie 3.1 is toegestaan. Echter, volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State kunnen in het algemeen aan een geldende planologische situatie geen blijvende rechten worden ontleend.[1] De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Van belang is echter wel dat dat de bestaande rechten van bedrijven niet onevenredig in hun belangen worden geschaad. Hoewel in beginsel redelijke uitbreidingsmogelijkheden moet worden geboden aan bedrijven[2], betekent dit uitgangspunt niet dat in alle gevallen doorslaggevend gewicht moet worden toegekend aan het belang voor het betrokken bedrijf bij de mogelijkheid van uitbreiding. De gemeenteraad mag de effecten voor de woonomgeving betrekken bij de belangenafweging.[3] Ook blijkt uit de jurisprudentie dat het belang van de herontwikkeling van een gebied groter kan zijn dan het ongewijzigde behoud van de bedrijven op de huidige locatie.[4] Daarbij is van belang dat in Utrecht sprake is van een woningtekort zoals in paragraaf 2.1.3 van de toelichting uitgebreid is beschreven. De herontwikkelingslocatie Merwedekanaalzone geeft invulling aan deze stedelijke

[1] Zie bijv. ABRvS 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5654, r.o. 2.2.4 en ABRvS 15 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1075, r.o. 23.2.
[2] ABRvS ABRvS 22 oktober 2003, ECLI:NL:RVS:2003:AM2449, ABRvS 20 juli 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AT9650 en ABRvS 18 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4280 r.o. 7.2.
[3] ABRvS 18 november 2015 ECLI:NL:RVS:2015:3506, r.o. 17.2.
[4] ABRvS 12 oktober 2016, ECLI:NL:RVS:2016, r.o. 22.2.

ambitie. De behoefte aan herontwikkeling tot een voor Utrecht uniek gemengd hoogstedelijk woonmilieu is uitgewerkt in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Het beschikbaar houden en conditioneren van het plangebied voor transformatie is gelet op de grote druk op de woningmarkt noodzakelijk.

Tegelijkertijd is - anders dan indiener stelt- het bestemmingsplan er niet op gericht om bestaande bedrijven weg te bestemmen, maar willen we wel voorkomen dat zich nieuwe bedrijven in het gebied kunnen vestigen die een belemmering kunnen vormen voor het toekomstige gemengde woonwerkgebied dat hier is voorzien. In het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente op basis van dossieronderzoek gekeken naar de activiteiten bij Gepu en wijze waarop het bedrijf is ingeschreven bij de KvK gekwalificeerd als een groothandel in dranken en overige voedings- en genotsmiddelen, waar categorie 2 bij hoort en waarmee het bedrijf naar onze mening zijn bestaande activiteiten kan voortzetten. Naar aanleiding van de zienswijze is een gemeentelijk inspecteur ter plaatse gaan kijken. Daarbij hebben we het volgende geconstateerd:

Het betreft hier een grensgeval. Als het bedrijf wordt gekwalificeerd zoals omschreven in de KvK, is er sprake van een distributiecentrum voor voedingswaren met de bij behorende zonering 2. Echter, we kunnen het bedrijf ook zien als een koelhuis, omdat er redelijk wat koelingen zijn voor de verse levensmiddelen die een belangrijk onderdeel vormen van hun aanbod. Bij een koelhuis hoort categorie 3.1. Volgens de exploitant zal het gebruik van koelingen alleen maar toenemen, omdat er steeds meer vraag komt naar versproducten. Vooralsnog zijn er echter geen aanvragen voor nieuwe koelunits bekend bij de gemeente.

Het voorliggende bestemmingsplan richt zich, vooruitlopend op de transformatie van dit deel van de Merwedekanaalzone, voornamelijk op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. Daarbij proberen we de bestaande bedrijvigheid zodanig te bestemmen dat de feitelijke bedrijfsactiviteiten die op dit moment plaatsvinden gewoon doorgang kunnen vinden. Uit ons bezoek ter plaatse, vergelijking met soortgelijke groothandels in de gemeente en de toekomstverwachting van de exploitant zijn we tot de mening gekomen, dat een bedrijfscategorie 2 voor deze groothandel een onevenredige beperking van de (toekomstige) bedrijfsvoering kan opleveren, omdat dan niet meer ingespeeld kan worden op de marktontwikkeling naar versproducten.

Voor dit bedrijf zullen we daarom een specifieke aanduiding "groothandel" en een maatwerkbestemming opnemen waar categorie 3.1 is toegestaan. Dit is overeenkomstig de bestemming die in Cartesiusdriehoek aan een soortgelijk groothandelsbedrijf is toegekend. Wel zal aan deze bestemming een uitsterfconstructie gekoppeld worden om de toekomstige transformatie van het plangebied naar een gemengd stedelijk gebied met wonen en bedrijvigheid te kunnen waarborgen.

Conclusie
De zienswijze leidt tot aanpassing van het plan, zoals beschreven in paragraaf 2.3.1.1 en 2.3.1.2 van dit vaststellingsrapport.

2. informatiebrief

Indiener vindt de informatiebrief van 11 maart aan bedrijven in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan op bepaalde punten onjuist en daardoor misleidend.

Daarin staat namelijk vermeld dat dit ontwerpbestemmingsplan de huidige gebruikssituaties vast zou leggen en erop gericht is het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijke wijk voor wonen en werken.

Hiervoor blijkt echter dat voor de beide percelen aan de Vliegend Hertlaan 8 en Eendrachtlaan 98 de huidige (toegestane) gebruikssituatie in de Beheersverordening niet is vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan.
Verderop in die informatiebrief staat weliswaar ook vermeld dat door het vastleggen van de huidige situatie de planologische milieuruimte voor bedrijven wordt beperkt tot (milieu)categorie 2, maar daaraan wordt dan weer toegevoegd dat hiermee feitelijk niets zou veranderen voor de bestaande bedrijven in het gebied, aangezien uit inventarisatie zou blijken dat géén van de huidige bedrijven gebruik zou maken van de nu nog in delen van het gebied toegestane (milieu)categorieën 3.1 en 3.2.

Ook die informatie in deze informatiebrief van 11 maart jl. klopt dus niet, omdat namelijk hiervoor blijkt dat de horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen een milieucategorie 3.1-bedrijf betreft.

Reactie
Zoals beschreven bij de beantwoording onder 1 van deze zienswijze bestond er op het moment van versturen van de informatiebrief bij de gemeente een ander beeld van de benodigde milieucategorie van het betreffende bedrijf. Uit de beantwoording van deze zienswijze onder 1 blijkt dat de strekking van de brief, dat het bestemmingsplan erop gericht is de huidige gebruikssituaties vast te leggen en erop gericht is *het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijke wijk voor wonen en werken, juist is. Het doel van de brief was om de partijen in het gebied te wijzen op de voorgenomen maatregelen van het ontwerpbestemmingsplan en hun reactie hierop op te halen.*

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Financiële/economische uitvoerbaarheid van het plan

Des te meer klopt die informatie niet, omdat nota bene in de planschaderisicoanalyse van het bureau Mees van 16 december 2020, welke planschaderisicoanalyse is opgenomen in de bijlage van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan, ook expliciet blijkt dat de horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen een milieucategorie 3.1-bedrijf betreft én dat de opgenomen planologische regeling voor deze beide percelen in het ontwerpbestemmingsplan ook zal leiden tot een (ernstige) planologische verslechtering, vergeleken met het geldende planologische regime.

Namelijk, omdat die horecagroothandel niet langer positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan, terwijl dat nu nog wel het geval is in de Beheersverordening, en daarnaast ook de overige gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden (met betrekking tot de maximale

bouwhoogte) veel kleiner zijn geworden in het ontwerpbestemmingsplan, vergeleken met de Beheersverordening.

In de planschaderisico-analyse van het bureau Mees staat ten onrechte niet vermeld hoe hoog de financiële (plan)schade zal zijn voor bedrijven in het plangebied in het ontwerpbestemmingsplan, waaronder dus ook voor Gepu, als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan, zodat uw raad hierdoor dus ook géén gedegen belangenafweging kan maken of het ontwerpbestemmingsplan financieel en/of economisch uitvoerbaar is.

Reactie
Zoals ook beschreven in de beantwoording van deze zienswijze onder punt 1 is van begin af aan de insteek geweest om de bestaande bedrijven in het gebied een plek te geven in voorliggend bestemmingsplan. Op basis van de aanvullende informatie zal er een maatwerkbestemming worden opgenomen voor dit groothandelsbedrijf. Daarbij is de insteek wel dat er op de langere termijn geen zwaardere bedrijven dan bedrijven in de categorie 2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in het gebied gevestigd zullen zijn. Wijziging van het planologisch regime kan planschade opleveren. Het laten opstellen van een planschaderisicoanalyse, zoals voor dit plan door bureau Mees is gedaan, is dan ook een onderdeel van deze bestemmingsplanprocedure. De planschaderisicoanalyse maakt een inschatting van de mogelijkheid dat er planschade optreedt, maar heeft niet als doel eventuele planschade concreet vast te stellen. In hoeverre er daadwerkelijk sprake is van planschade kan namelijk pas bepaald worden op het moment dat de planologische regeling in werking is. Partijen die zich benadeeld voelen kunnen dan een aanvraag doen om te kijken of ze recht hebben op een tegemoetkoming. Of er claims volgen, is niet op voorhand te zeggen en als er claims worden ingediend dan is het nog de vraag of dit ook tot uitkering van een schadebedrag leidt. Dit wordt beoordeeld door een onafhankelijke deskundige, waarbij aspecten als voorzienbaarheid en risicoaanvaarding een belangrijke rol spelen.

Voor de economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan is het evenwel van belang een inschatting te maken van mogelijke planschade van het nieuwe bestemmingsplan. Zoals ook benoemd in de planschaderisicoanalyse door bureau Mees is er dan ook een globale raming opgesteld door een taxateur op basis waarvan de gemeente een voorziening heeft getroffen om eventuele planschadeclaims te kunnen voldoen. Het doel van deze risicoanalyse is niet op per perceel te beoordelen hoe de eventuele planschade zou kunnen zijn.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Regeling is in strijd met het recht c.q. onzorgvuldig voorbereid dan wel ondeugdelijk gemotiveerd

Uit de rechtspraak blijkt namelijk dat legaal bestaand gebruik in beginsel als zodanig in het bestemmingsplan dient te worden bestemd.

Indien nieuwe planologische inzichten daartoe aanleiding geven en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen, kan echter uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening daarvan worden afgezien. In dat geval kan het bestaande legale gebruik onder het overgangsrecht worden gebracht, mits echter de raad van een gemeente dan wel aannemelijk maakt dat het gebruik binnen de planperiode wordt beëindigd.

Met het overgangsrecht wordt immers beoogd een tijdelijke situatie te overbruggen.
Bovendien is indiener van mening dat hierdoor ook de huidige, overige bouw- en/of gebruiksmogelijkheden op deze beide percelen ten onrechte niet positief zijn bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.

Zie daartoe namelijk rechtsoverweging 5.2 in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) van 22 mei 2019 (Westerveld), ECLI:NL:RVS:2019:1658, waarin dit met zoveel woorden letterlijk is overwogen. Nog belangrijker is echter dat de eventuele toepassing van die binnenplanse afwijkingsbevoegdheid ook nog steeds géén positieve bestemming impliceert van haar huidige horecagroothandel.

De desbetreffende horecagroothandel van Gepu aan de Vliegend Hertlaan 8 en de Eendrachtlaan 98 te Utrecht zal niet worden beëindigd binnen de planperiode van het vast te stellen bestemmingsplan "Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. Hierdoor is indiener van mening dat deze horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen ten onrechte niet positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.

Voor zover door het college van burgemeester en wethouders en/of door uw raad nog mocht worden gesteld dat voor deze horecagroothandel van Gepu een afwijking mogelijk is, op grond van artikel 4.5 van het ontwerpbestemmingsplan, gaat het om een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, die daardoor niet rechtens afdwingbaar is.

Nog belangrijker is, dat de eventuele toepassing van die binnenplanse afwijkingsbevoegdheid ook nog steeds géén positieve bestemming impliceert van haar huidige horecagroothandel.

De horecagroothandel van Gepu aan de Vliegend Hertlaan 8 en de Eendrachtlaan 98 zal niet worden beëindigd binnen de planperiode van het vast te stellen bestemmingsplan "Merwedekanaalzone deelgebied 6, Zeehaenkade e.o. Hierdoor is indiener van mening dat deze horecagroothandel van Gepu op deze beide percelen ten onrechte niet positief is bestemd in het ontwerpbestemmingsplan.

Uit de rechtspraak blijkt voorts dat bestaand legaal gebruik in beginsel deugdelijk positief moet worden bestemd in de planregels in een bestemmingsplan en/of in de bij deze planregels behorende Staat - en/of Lijst van Bedrijfsactiviteiten/inrichtingen. Zie daartoe namelijk de uitspraken van de AbRvS van 1 april 2009 (Hillegom, Zuid-Holland), ECLI:NL:RVS:2009:BH9264 en van 30 juli 2014 (Maasdriel), ECLI:NL:RVS:2014:2877.

Reactie
Met de aanpassing als beschreven onder punt 1 van deze zienswijze is de huidige bedrijfsvoering van Gepu positief bestemd als categorie 3.1 bedrijf. Daarbij wordt echter wel een regeling opgenomen dat als de bedrijfsvoering ter plaatse beëindigd wordt er niet opnieuw een dergelijk bedrijf zich ter plekke mag vestigen. Het toepassen van de ontheffingsmogelijkheid zoals opgenomen in artikel 4.5 van het bestemmingsplan is daarom niet nodig en dan ook niet aan de orde.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt in de regels de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.1.1 is aangegeven en de daarmee samenhangende aanpassing op de verbeelding zoals in artikel 2.3.1.2 is beschreven.

Zienswijze 3

<u>Intrekken mogelijkheid om LPG te verkopen</u>
BP is de hoofdhuurder van de tankstation locatie Beneluxlaan 1001. Het ontwerpbestemmingsplan met de nieuwe bevoegdheden van B&W ten aanzien van het intrekken LPG-vergunning leidt tot een economische waardedaling en schade, die niet in overeenstemming is met de huidige ongehinderde

verkoop van LPG. De zinsnede in het bestemmingsplan onder punt 3.6 Wijzigingsbevoegdheid, d.w.z. expliciet is vermeld dat B&W hier de bestemming kan wijzigen op grond van artikel 6 van de Wet Ruimtelijke Ordening.

De planschade, die bij doorgang van het plan ontstaat, dient te worden vastgesteld, op moment dat de intrekking van de LPG-vergunning zal plaatsvinden.

Indiener verzoekt geen medewerking aan de plannen te verlenen tot eventuele intrekking van de LPG-vergunning dan wel als alternatief de nader te bepalen wettelijke objectieve planschade toe te kennen aan het bestemmingsplan.

Reactie
De gemeente is al langer in onderhandeling met BP om de LPG verkoop ter plaatse van dit tankstation te beëindigen. Er is op dit moment nog geen overeenstemming met BP over deze vestiging maar partijen verwachten hier binnen afzienbare tijd tot overeenstemming te komen. Wetende dat deze onderhandeling loopt, wil de gemeente op het moment dat er overeenstemming is bereikt over de beëindiging van de LPG-verkoop (en het daadwerkelijk staken van de LPG activiteiten wordt privaatrechtelijk vastgelegd) het bestemmingsplan op dit punt kunnen aanpassen. De gemeente is van mening dat het enkel opnemen van een uitsterfconstructie die in werking treedt nadat overeenstemming is bereikt om de LPG ter plaatse te stoppen en die in speelt op een verwachte planologische ontwikkeling, mede gelet op het hierboven staande, geen nadelige invloed heeft op de rechten van het tankstation.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 4

Intrekken mogelijkheid om LPG te verkopen

Het door indiener geëxploiteerde tankstation Haan Kanaleneiland, gelegen aan de Beneluxlaan 1001, bevindt zich in het gebied van het bestemmingsplan. Indiener is hierdoor belanghebbende en willen langs deze weg zijn zienswijze bij u kenbaar maken.

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het nieuwe plan zich voornamelijk richt op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele ruimte en ruimtelijke structuur waarbij bij het bestemmen geldt dat dit zal gebeuren vanuit het principe van het respecteren van bestaande rechten.

Bovenstaande is voor het tankstation met name door artikel 3.6 in het bestemmingsplan niet van toepassing. De mogelijkheid tot wijziging van de bestemming zal ons bedrijf schade toebrengen.

De verkoop van LPG maakt, met een aandeel in de totale liters van ruim 10%, een significant onderdeel uit van de verkopen van dit station. Dit aandeel vertaalt zich nog direct verder in de verkoop van benzine, shopproducten en carwashes gerelateerd aan de LPG verkoop. Daarnaast zal het amoveren van de LPG-installatie nog tot een significante kostenpost leiden.

Reactie
De gemeente is al langer in onderhandeling met BP om de LPG verkoop ter plaatse van dit tankstation te beëindigen. Er is op dit moment nog geen overeenstemming met BP over deze vestiging maar partijen verwachten hier binnen afzienbare tijd tot overeenstemming te komen. Wetende dat deze onderhandeling loopt, wil de gemeente op het moment dat er overeenstemming is bereikt over de beëindiging van de LPG-verkoop (en het daadwerkelijk staken van de LPG activiteiten wordt privaatrechtelijk vastgelegd) het bestemmingsplan op dit punt kunnen aanpassen. De gemeente is van mening dat het enkel opnemen van een uitsterfconstructie die in werking treedt nadat overeenstemming is bereikt om de LPG ter plaatse te stoppen en die in speelt op een verwachte planologische ontwikkeling, mede gelet op het hierboven staande, geen nadelige invloed heeft op de rechten van het tankstation.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 5

1. Betaald parkeren

Met deze brief deelt indiener de zienswijze van de ondernemers in het bedrijvengebied Business Eiland Utrecht. Korte beschrijving van de situatie met betrekking tot bedrijven en parkeren Business Eiland Utrecht is een bedrijventerrein dat een grote verscheidenheid aan bedrijven kent. Voor een deel betreft dit grote kantoorcomplexen, voor een deel bedrijven in de (groot)handel, automotive sector, gastvrijheidsbranche en zakelijke dienstverlening.
Daarnaast zijn er een groot aantal kleine tot heel kleine bedrijven. Een substantieel aantal kleinere bedrijven is aan te merken als 'startup en scale-up' en daarmee is het bedrijventerrein deels een belangrijke 'kraamkamer' voor de continuïteit van de economische bedrijvigheid in Utrecht. Met name de grote complexen beschikken over parkeren op eigen terrein bij het gebouw. Dit geldt ook voor de meeste middelgrote bedrijven met een eigen perceel. In het gebied liggen ruim 200 parkeerplaatsen langs de straat, waar vrij parkeren geldt. Deze parkeerplaatsen liggen met name langs de Eendrachtlaan en voorts langs de Vliegend Hertlaan, de Overijssellaan, de Winthontlaan en de Zeehaenkade. De vrije parkeerplaatsen zijn sinds de ontwikkeling van het gebied beschikbaar en zijn daarmee altijd een vaste waarde geweest voor het functioneren van het bedrijventerrein. Bij een deel van de grote gebouwen/ bedrijven voldoet het parkeeraanbod aan de parkeervraag van het betreffende bedrijf. Een ander deel van deze bedrijven komt parkeerruimte tekort. Deze tekorten treden ook deels op bij bedrijven die bevorderen dat hun personeel op een andere manier reist dan met de auto.

Kleine bedrijven huren vaak een aantal parkeerplaatsen bij hun kantoormeters, maar voor hen is het huren van parkeren voor de maximale bezetting (die soms maar incidenteel optreedt) bedrijfseconomisch geen haalbare optie. Het kunnen beschikken over de vrije parkeerplaatsen op straat is een goed passende extra voorziening die het functioneren van de bedrijven ondersteunt. Eén van de bedrijfsgebouwen aan de Europalaan is getransformeerd in woonfunctie. In de komende jaren zullen nog andere panden in het gebied getransformeerd worden. Veel bedrijven ontvangen bezoekers en klanten. Deels op grote schaal, zoals Holland Casino, Van der Valk en sportbedrijven. Veel andere bedrijven ontvangen regulier zakelijk bezoek en daarnaast klanten.

Voor een aanzienlijk aantal bedrijven geldt dat het kunnen beschikken over gratis parkeerplaatsen op straat een belangrijke aanvullende voorziening is die het functioneren ondersteunt. Betaald parkeren zou tot gevolg hebben dat de aantrekkelijkheid van bedrijven als werkgever vermindert doordat het aanbod aan parkeren minder flexibel wordt. Als de eigen parkeerplaatsen op drukke dagen vol zijn, moet personeel immers uitwijken naar parkeren op straat. Als daar dan betaald parkeren geldt wordt het werken bij de betreffende bedrijven een stuk minder aantrekkelijk. Invoering van betaald parkeren maakt ook het bezoeken van de bedrijven een stuk

onaantrekkelijker en is daardoor zeer ongewenst voor het economisch functioneren van de bedrijven.

Op de wat langere termijn van bijvoorbeeld 2 à 3 jaar zullen huurders nieuwe afwegingen gaan maken over hun vestigingslocatie en zullen daarbij betaald parkeren als negatief criterium beschouwen. Dit kan op middellange termijn leiden tot minder verhuurbaarheid van de kantoorruimtes en daarmee tot vermindering van de waarde van de panden. Dit effect is met name direct aan de orde voor de verhuur van ruimten in de panden. Europalaan 100, 400 en 500, vooral voor bedrijven die vaak bezoekers/klanten ontvangen. Het is meestal niet rendabel om voor bezoekers/klanten extra plekken op het terrein te huren. Door deze oorzaken wordt Business eiland een minder aantrekkelijk bedrijventerrein.

Reactie
De zienswijze gaat er ten onrechte van uit dat het bestemmingsplan erop gericht is betaald parkeren in het gebied in te voeren. Dat is niet het geval. De gevolgen c.q. nadelen van betaald parkeren die indiener beschrijft, treden niet op als gevolg van een besluit over dit bestemmingsplan. Op basis van het bestemmingsplan kunnen bedrijven en gebruikers gewoon parkeren in het plangebied.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Parkeerregeling in het bestemmingsplan

Regeling bestemmingsplan m.b.t. niet verhuren van parkeerplaatsen aan bewoners. De gemeente gaat er van uit dat bewoners van de nieuwe woongebieden geen of heel beperkt een auto bezitten. Dit staat haaks op de maatregel om betaald parkeren in te voeren om parkeren door bewoners tegen te gaan. De bedrijven ondervinden hiervan wel vervolgens nadrukkelijk nadeel omdat zij parkeerplaatsen moeten inleveren dan wel voor het gebruik moeten gaan betalen.

Indiener vraagt zich af wat de bedoeling is van het voorgestelde parkeerbeleid omdat dit het functioneren van het bedrijventerrein belemmert. Indiener wil graag in overleg met de gemeente kijken naar de beste oplossingen voor het parkeren. Betaald parkeren invoeren in de nachtelijke uren (van 19.00 – 07.00 uur) is al in een eerder stadium voorgesteld door de bedrijven. Invoering van een regulering in dit tijdsvenster belemmert de bedrijfsvoering van de bedrijven veel minder. In sommige gevallen kan betaald parkeren in de nachtelijke uren maar kan juist de bereikbaarheid van de bedrijven verbeteren, met name in de vroege ochtend: parkeren door bewoners van aangrenzende gebieden wordt immers tegengegaan. De parkeerplaatsen op straat zijn dan namelijk ’s morgens als werknemers arriveren niet bezet door auto’s van bewoners. Ook nu speelt dit al: er is parkeeroverloop merkbaar vanuit City Campus Max.

Reactie
De parkeerregeling in het bestemmingsplan is erop gericht om de te voorkomen dat de parkeerdruk uit direct omliggende gebieden, in de vorm van commerciële verhuur van parkeerruimte aan partijen buiten het plangebied, wordt afgewenteld op het plangebied. Hierdoor blijven er juist voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor de bedrijven en de gebruikers van het plangebied.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Parkeerbeleid gewenst

Een vorm van parkeerbeleid zou vergezeld moeten gaan van een systeem van (betaalbare) parkeervergunningen voor bedrijven, zodat het gebruik van de parkeerplaatsen op straat bij hun bedrijven mogelijk blijft. Ook een focus van het parkeerbeleid op het stimuleren van het gebruik van thans onbenutte parkeerruimte op afgesloten terreinen draagt bij aan een betere parkeersituatie en optimaler functioneren van de bedrijven. Creëren van extra voorzieningen voor bezoekers/klanten om kort en gratis te kunnen parkeren draagt verder bij aan optimale condities voor het functioneren van de bedrijven.

De ondernemers zien voordelen in het voorzien in verbetering van alternatieven voor de bereikbaarheid, in de vorm van last-mile oplossingen. Als voorbeeld wordt gedacht aan een aanbod van OV-fietsen gekoppeld aan de openbaar-vervoerhaltes aan de Europalaan en andere soorten deelfiets oplossingen. Dit vergroot de bereikbaarheid voor medewerkers en bezoekers van bedrijven. De ondernemers hebben zelf al het initiatief genomen voor het beschikbaar stellen van deelfietsen voor medewerkers van de bedrijven zonder dat zij daar kosten voor hoeven te maken. Veilige en aantrekkelijke wandelroutes zijn daarbij van grote waarde. Een veilige sfeer op straat is belangrijk om 's avonds veilig naar de auto, de deelfiets of naar het OV te lopen of om per fiets naar huis te gaan.

Reactie
Als er in de toekomst in dit gebied betaald parkeren wordt ingevoerd, gebeurt dit via een verkeersmaatregel c.q. een wijziging van het parkeerbeleid en niet via het bestemmingsplan. De keuze voor de invoering van betaald parkeren in en rondom de Merwedekanaalzone is gekoppeld aan de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de daar mee samenhangende andere mobiliteitsmaatregelen. Zie de informatie op de website: Betaald parkeren in en om de Merwedekanaalzone | Gemeente Utrecht*. Zodra de gemeenteraad hier een besluit over heeft genomen, treden we uiteraard ook in overleg met de bedrijven in het plangebied om hen bij de invoering te betrekken.*

Conclusie
De zienswijze gaat uit van de onjuiste veronderstelling dat met het bestemmingsplan betaald parkeren wordt ingevoerd. Dat is niet het geval. De zienswijze leidt zodoende niet tot aanpassing van het plan.

Zienswijze 6

1. Meenemen plannen van indiener in het bestemmingsplan

Indiener begrijpt dat de beperkende factor voor het realiseren van het gewenste programma in de Merwedekanaalzone de automobiliteit betreft en dat de al voor andere deelgebieden gedane onderzoeken een verfijningsslag nodig hebben, allereerst op het mobiliteitsplan. Daarna is een streefplanning mogelijk, waar ook de gewenste transformatie van deelgebied 6 onderdeel van uitmaakt.
Het ontwerpbestemmingsplan legt - de huidige gebruikssituaties vast en is erop gericht het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijk wijk voor wonen en werken. In het ontwerpbestemmingsplan wordt beoogd bestaande bouwhoogtes vast te leggen en is een regeling opgenomen die het parkeren koppelt aan de in het plangebied aanwezige functies waardoor evenmin iets aan de huidige situatie zou veranderen.

1.2) Indiener is erfpachter van het complex gelegen aan de Europalaan 100-500, gelegen op de percelen kadastraal bekend als Utrecht R 622 - 626 en 876 (na Zaaknummer 8816606 Pagina 3 van 6 splitsing bekend als Utrecht R 628, appartementsindex 12-17). De daarop gelegen bebouwing is in gebruik als kantoor en tijdelijke woonruimte. Daarnaast bevinden zich op het perceel twee parkeergarages en een parkeergelegenheid op maaiveld met in totaal 850 parkeerplaatsen. Het betreft meer dan 40.000m2 bvo aan bebouwing inclusief de 2 parkeergebouwen.

1.3) Indiener is voornemens binnen de eerstkomende vijf jaar voorgaande percelen en gebouwen te transformeren naar een mixed use bestemming, met wonen en kantoren en andere geschikte functies zoals bijbehorende voorzieningen. Daarbij gaat indiener er van uit dat de bestaande parkeergelegenheid daarvoor kan worden ingezet. Graag zou indiener zien dat zijn plannen worden meegenomen in het voorliggende bestemmingsplan, zeker nu hij vermoedt dat de effecten op de al onderzochte mobiliteit gering zullen zijn, gezien de reeds aanwezige parkeerfaciliteiten. Gaarne zou indiener zijn plannen mondeling willen toelichten.

Reactie
De plannen van indiener zijn bekend bij de gemeente en wij zijn daarover met hem in gesprek. Zoals indiener zelf ook opmerkt, is dit actualiserend bestemmingsplan echter beheersmatig van aard en bedoeld als conditionerende stap om het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie. Voordat het zover is, zullen de toekomstplannen van de indiener nader uitgewerkt moeten worden, inclusief bijbehorende onderzoeken, en bekeken moeten worden in relatie tot de bredere transformatie van de Merwedekanaalzone en de Omgevingsvisie en Milieueffectrapportage die voor het gebied van toepassing is. Om de toekomstplannen van deze partij –en eventuele andere ontwikkelingen in dit deelgebied– mogelijk te maken, zal te zijner tijd een ontwikkelbestemmingsplan worden opgesteld.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Vastleggen bouwhoogte in plaats van goothoogte

Vooruitlopend op een eventuele aanvullende zienswijze ziet indiener graag de volgende onderwerpen beantwoord in de Nota van Beantwoording. 2.2 Klopt het dat de maximale goothoogte wordt vervangen voor een maximale bouwhoogte? Deze maatregelen leiden tot een verlies van bouwmogelijkheden en bestemmen wellicht zelfs bestaande bebouwing weg. Daarmee zouden dan niet de toegelaten bouwhoogtes worden bestendigd.

Reactie
De bestaande bebouwing op het perceel past binnen de hoogtematen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen. In de Beheersverordening was inderdaad alleen een goothoogte opgenomen. Dat vinden wij echter in onze nieuwe bestemmingsplannen ongewenst, omdat het alleen opnemen van een goothoogte te onbepaald is. Ondanks een lage goothoogte, kan je namelijk toch nog een erg hoog gebouw maken. Daarom is ervoor gekozen om voortaan bouwhoogten vast te leggen. Daarbij moet bedacht worden dat het hier een actualiserend bestemmingsplan betreft, dat erop gericht is de bestaande situatie zo veel mogelijk vast te leggen. De mening dat een en ander ten koste gaat van bouwmogelijkheden delen wij niet omdat de bouwmogelijkheden immers ook al beperkt zijn door het maximale aantal vierkante meters brutovloeroppevlak dat is toegestaan op dit perceel en dat is hetzelfde als in de vorige planologische regeling.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Parkeerregeling

Indiener begrijpt niet goed waarom de parkeerfuncties in het gebied (voor alle functies) voortaan uitsluitend mogen worden gebruikt, verhuurd of ter beschikking mag worden gesteld aan binnen het plangebied gehuisveste functies en/of partijen. Dat is niet zoals in de bestaande situatie. Indiener begrijpt voorts dat in de andere deelgebieden extra parkeergelegenheid nodig is, dus een mogelijke (deel)oplossing in de nabije omgeving zou dan kunnen worden toegejuicht. Ook ziet indiener nog niet helder wat de gevolgen zijn van de voorwaardelijke verplichting in regel 8.5 die

niet alleen voor bouwen maar ook voor gebruik geldt. Betekent dit nu dat indiener zijn 850 parkeerplaatsen anders moeten gaan gebruiken? Als dat zo is, maakt indiener daar bezwaar tegen.

Reactie
De parkeermogelijkheden in het gebied zijn altijd bedoeld geweest voor de bedrijven en de bezoekers van het gebied. Om de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone te laten werken, is het van belang dit in dit bestemmingsplan nog een keer extra goed te regelen en voor het hele gebied eenduidig vast te leggen. Het eventueel faciliteren van parkeren uit omliggende gebieden zou een extra verkeersaantrekkende werking met zich meebrengen, die we juist willen voorkomen om de Merwedekanaalzone en de omliggende gebieden bereikbaar te houden en verdere transformatie mogelijk te maken. De voorwaardelijke verplichting in artikel 8.5 ziet erop toe dat voor gebruikswijzingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, het meest actuele parkeerbeleid kan worden toegepast. Ook dit is noodzakelijk om de mobiliteitsstrategie te kunnen uitvoeren en het gebied bereikbaar te houden.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Gedeeld bebouwingspercentage

Indiener maakt bezwaar tegen een gedeeld bebouwingspercentage en maximaal vloeroppervlakte met het perceel gelegen aan de Eendrachtlaan 301-315, kadastraal bekend als Utrecht R 814 en vragen u onze percelen zelfstandig te beschouwen. Dit klemt te meer nu het gedeelde bebouwingsvolume is beperkt tot 40.000 m2 bvo terwijl onze percelen alleen al een dergelijk bebouwingsvolume kennen (8.2.1 lid 3 geldt voor alle gebouwen op het perceel). Er speelt geen enkele afhankelijkheid tussen percelen van indiener en Perceel Utrecht R 814. Reden waarom een gezamenlijke en gedeelde bestemming niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie
Het betreft hier inderdaad een onjuistheid in de omzetting van de regeling uit de Beheersverordening naar dit bestemmingsplan waarbij per abuis op de plankaart de percelen als 1 perceel zijn gedefinieerd terwijl het hier gaat om verschillende percelen van verschillende eigenaren. Dit zal worden verbeterd, waarbij voor elk perceel een specifieke regeling van het bebouwingspercentage voor de bestaande situatie op de verbeelding wordt opgenomen.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging op de verbeelding aangebracht die in paragraaf 2.3.1.2 is beschreven.

5. De beoogde doelstelling van het plan wordt niet bereikt

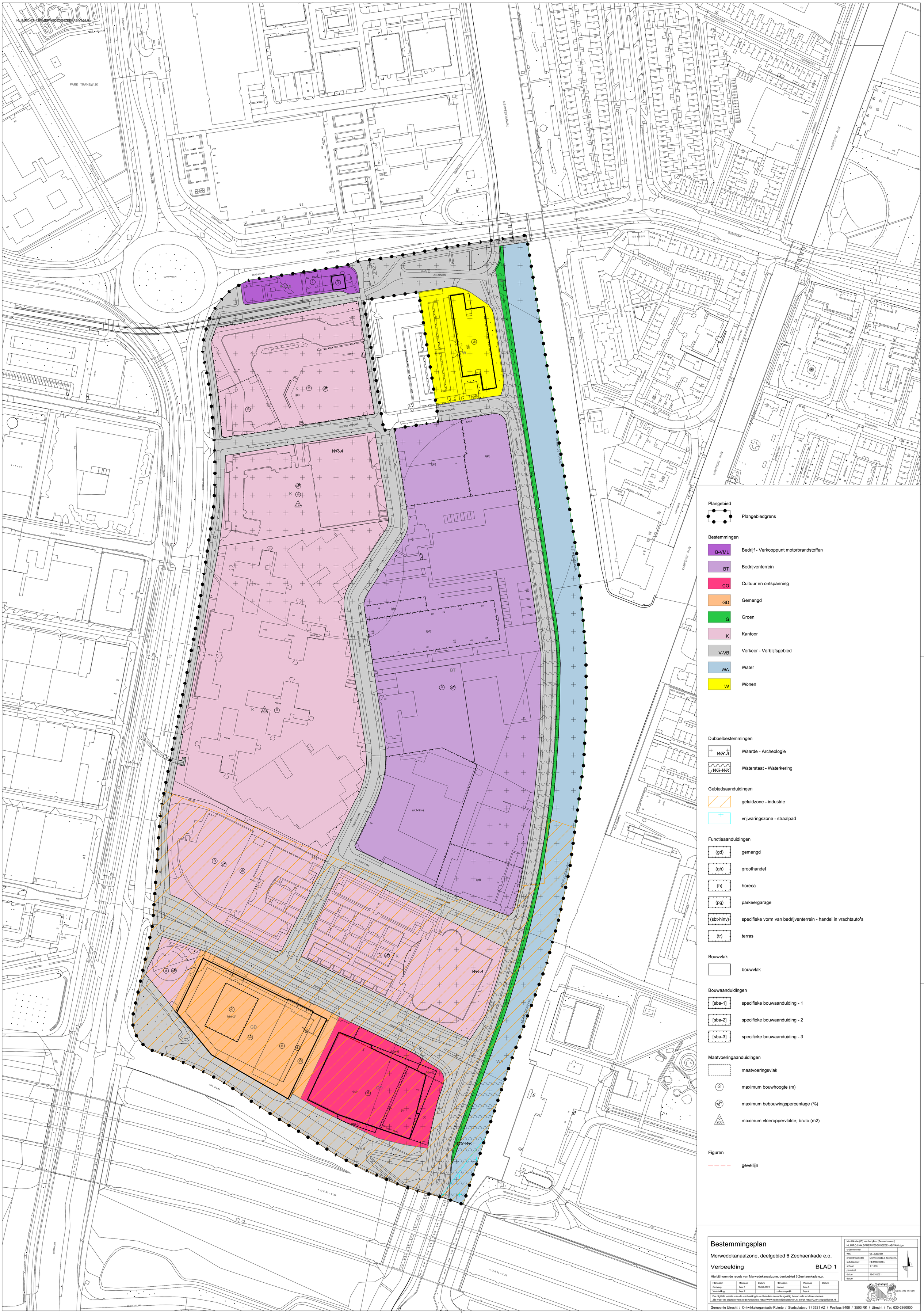
Indiener zie niet uitgelegd hoe het voorliggende ontwerpbestemmingsplan erop is gericht het gebied geschikt te houden voor de gewenste toekomstige transformatie naar een meer gemengde stedelijk wijk voor wonen en werken. Daarbij verwijst indiener naar zijn nabije toekomstplannen (zie punt 1 van deze zienswijze).

Reactie
Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast en maximeert daarbij de milieucategorie voor het deel 'bedrijventerrein'. Dit vervangt de huidige planologische regeling, die hier en daar nog bedrijven toestaat in categorie 3.1 en 3.2, die niet passend zijn in een gemengd woon- en werkgebied. Bestaande bedrijven die nu gebruik maken van deze hogere categorie, krijgen waar

nodig een 'maatwerkaanduiding' (zoals ook te lezen is bij de beantwoording bij zienswijze 1), maar de maximering voorkomt dat zich nieuwe 'zware' bedrijven in het gebied kunnen vestigen.
Daarnaast voorziet de parkeerregeling in verkeersbeperkende maatregelen, die onderdeel vormen van de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone die randvoorwaardelijk is voor een verdere transformatie van het gebied naar een gemend stedelijk woon- werkgebied.
Hoewel dit bestemmingsplan dus nog geen nieuwe ontwikkelingen faciliteert, zorgt het wel voor de conditionering van het gebied door het tegengaan van eerder toegestane mogelijkheden die de toekomstige transformatie kunnen belemmeren.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

NL.IMRO.0344.BPMERWEDED06ZEEHAE-VA01.dgn



Plangebied

- Plangebiedgrens

Bestemmingen

- B-VML — Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen
- BT — Bedrijventerrein
- CO — Cultuur en ontspanning
- GD — Gemengd
- G — Groen
- K — Kantoor
- V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied
- WA — Water
- W — Wonen

Dubbelbestemmingen

- WR-A — Waarde - Archeologie
- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - industrie
- vrijwaringszone - straalpad

Functieaanduidingen

- (gd) — gemengd
- (gh) — groothandel
- (h) — horeca
- (pg) — parkeergarage
- (sbt-hinv) — specifieke vorm van bedrijventerrein - handel in vrachtauto's
- (tr) — terras

Bouwvlak

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [sba-1] — specifieke bouwaanduiding - 1
- [sba-2] — specifieke bouwaanduiding - 2
- [sba-3] — specifieke bouwaanduiding - 3

Maatvoeringaanduidingen

- maatvoeringsvlak
- 20 — maximum bouwhoogte (m)
- 70% — maximum bebouwingspercentage (%)
- 0 / 200 — maximum vloeroppervlakte; bruto (m2)

Figuren

- gevellijn

Bestemmingsplan

Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	19-03-2021	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeeling is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropubliceer.nl

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam) NL.IMRO.0344.BPMERWEDED06ZEEHAE-VA01.dgn	
ordenummer	
wijk	08_Zuidwest
projektnaam(dir)	Merwe.deelg.6 Zeehaenk.
subdirectory	NLIMRO.0344.
schaal	1: 1000
pentabell	
datum	19-03-2021
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

RoPubliceer

Het bestemmingsplan dat voorligt kunt u openen met bijgevoegde link naar RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o.

- Klik in RoPubliceer links op ‘alle bijbehorende documenten tonen”
- Rechts kunt u de pdf-documenten aanklikken.

Dit is het digitale bestemmingsplan met alle bijlagen en bijbehorende stukken: deze digitale stukken stelt u vast met het raadsvoorstel.

Voor het gebruiksgemak is een déél van de stukken, zoals gepubliceerd op RoPubliceer, als Pdf-bijlage bijgevoegd bij het raadsvoorstel. Deze kunnen beperkt afwijken van het digitale bestemmingsplan. Op de pdf van de verbeelding is, bijvoorbeeld door verkleining, bepaalde informatie niet te zien, die digitaal wel zichtbaar is. De digitale versie op RoPubliceer is leidend bij verschillen.

De gemeenteraad stelt het bestand met de IMRO codering: NL.IMRO NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6ZEEHAE-VA01vast zoals dat is in te zien op RoPubliceer.

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P.H. Meijer	**Datum**	8 juni 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 60283	**Kenmerk**	8917388/20210608
E-mail	peter.meijer@utrecht.nl	**Onderwerp**	Verzoek termijn vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. in raad juli
Bijlage(n)		**Beleidsveld**	Merwedekanaalzone

Geachte leden van de raad,

Wij hebben het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan deelgebied 6 Merwedekanaalzone vastgesteld en aan u aangeboden. Om de voorbereidingsbescherming van het ontwerpbestemmingsplan te waarborgen verzoeken we u om vóór 22 juli 2021 te besluiten over dit raadsvoorstel. Hieronder lichten wij dit verzoek toe.

Waarom doen we dit voorstel?
Op 15 oktober 2020 heeft uw raad een voorbereidingsbesluit genomen voor de Merwedekanaalzone, deelgebieden 5 en 6. Het voorbereidingsbesluit geldt in beginsel 1 jaar en zou in dit geval aflopen op 14 oktober 2021. Als in de tussentijd een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd, neemt dat ontwerpbestemmingsplan deze voorbereidingsbescherming van het voorbereidingsbesluit over. Een bestemmingsplan moet volgens de wettelijke procedure binnen 12 weken na het einde van de terinzagetermijn zijn vastgesteld. Gebeurt dit niet dan vervalt deze voorbereidingsbescherming.

Uit jurisprudentie blijkt echter dat als het bestemmingsplan niet binnen 12 weken na afloop van de terinzagetermijn wordt vastgesteld, dan niet alleen de voorbereidingsbescherming van het ontwerpbestemmingsplan vervalt, maar ook de beschermende werking van het voorbereidingsbesluit.

De termijn voor terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan deelgebied 6 liep tot en met 29 april 2021. Dit betekent dat, om de voorbereidingsbescherming te waarborgen, vóór 22 juli 2021 het bestemmingsplan moet worden vastgesteld of dat er een nieuw voorbereidingsbesluit moet worden genomen.

Wij betreuren het dat we dit niet eerder in beeld hadden, zodat we het proces hier tijdig op hadden kunnen inrichten. Wij bieden daarvoor onze oprechte excuses aan.

Het bestemmingsplan
Het ontwerpbestemmingsplan voor deelgebied 6 zorgt voor een juridisch-planologische regeling, dat grotendeels gericht is op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. Met het oog op de wens om in de toekomst van dit gebied een gemengd woon-werkgebied te maken wordt milieucategorie 2 vastgelegd als maximum milieucategorie. Voor twee bedrijven die met hun huidige bedrijfsvoering buiten deze categorie vallen (GePu en Stern), is een maatwerkbestemming met uitsterfconstructie opgenomen in het plan. Op die manier worden de zittende bedrijven niet belemmerd in hun huidige bedrijfsvoering.

Een ander belangrijk element van het nieuwe plan is de parkeerregeling, waarmee de bestaande particuliere parkeergelegenheid in het gebied nadrukkelijk wordt gekoppeld aan de hoofdfunctie van een perceel om te voorkomen dat de parkeergarages ingezet worden voor commercieel gebruik. Dit verandert niets aan de feitelijke situatie, maar we sorteren hiermee voor op eventueel parkeeruitwijkgedrag uit deelgebied 5 (Merwede) en de invoering van betaald parkeren in deelgebied 6 zelf.

Voorbereidingsbesluit deelgebied 5
Voor deelgebied 5 geldt het voorbereidingsbesluit wel tot 14 oktober 2021. Wij zorgen dat er tijdig een voorstel voor het nemen van een nieuw voorbereidingsbesluit voor dit deelgebied wordt voorgelegd aan uw raad.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1929
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 juli 2021
Agendapunt	5
Omschrijving	Raadsbrief Utrecht Marketing
ID	2085
Behandelend ambtenaar	D. Appel
Telefoon	14 030
E-mail	deb.appel@utrecht.nl
Datum collegebesluit	14 mei 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Economie
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Economische Zaken
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Adviescommissie Controle&Financiën, Financiën, Dierenwelzijn, Economische zaken, Milieu en Emissieloos Vervoer, Mobiliteit/06-39276711

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	1 juli 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	D. Appel	**Datum**	14 mei 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	4913409 / 20210420DA
E-mail	deb.appel@utrecht.nl	**Onderwerp**	Utrecht Marketing
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Economische Zaken

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over de gemeentelijke opdracht aan Utrecht Marketing vanaf 2022. Daarnaast komen wij terug op enkele toezeggingen in onze beantwoording op uw schriftelijke vragen (SV2020 nr 266).

Wij hebben toegezegd:
- U te betrekken bij een vervolgopdracht aan Utrecht Marketing.
- U nader te informeren over de mate waarin de aanbevelingen van Berenschot hun beslag hebben gekregen.
- U nader te informeren over de kosten en mogelijkheden van een eventuele naamswijziging van Utrecht Marketing, als onderdeel van de eerstvolgende meerjarenopdracht.

In deze brief gaan wij in op de genoemde punten.

In een eerdere brief (dd. 16 december 2020) hebben wij aangegeven om samen met de gemeenteraad de ambities voor de stad - waar een marketingorganisatie aan kan bijdragen - te willen bespreken. Verder hebben wij aangekondigd de raad bij een eventuele meerjarenovereenkomst te betrekken. Dit via een raadsinformatiebijeenkomst als de raad dit wenst. We maken u graag nogmaals attent op deze mogelijkheid. Wij informeren u via deze brief over het beoogde proces.

Nieuwe meerjarenovereenkomst
Na de tussenevaluatie door adviesbureau Berenschot hebben gemeente en Utrecht Marketing constructief gewerkt aan een verbeterde samenwerking. Het afgelopen jaar was daarvoor een onbedoelde *testcase*, waarbij Utrecht Marketing toonde een wendbare organisatie en een belangrijke partner te zijn voor gemeente en mensen in alle sectoren die zijn getroffen door de coronacrisis.

Wij zijn voornemens een nieuwe meerjarenopdracht te verstrekken aan Utrecht Marketing voor de periode 2022-2026. Overwegingen hierbij zijn:
- Juist de coronacrisis en de ondersteuning van het herstel uit die crisis vragen om een langere termijnperspectief en -aanpak door de marketingorganisatie van de stad.

- De wens en noodzaak om in onderlinge samenhang de stadspromotie, vrijetijdseconomie en cultuurparticipatie/ educatie te laten behartigen en bevorderen.
- De positieve resultaten van de realisatie van de aanbevelingen uit de tussenevaluatie door adviesbureau Berenschot. In bijlage I treft u een gedetailleerd overzicht.
- De jaarplannen binnen een meerjarige overeenkomst geven ruimte om activiteiten aan te passen of toe te voegen passend bij de inzet van de marketingorganisatie. Ook dit is met name actueel bij het ondersteunen van het herstel van de stad uit de coronacrisis.

Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB); Uitsluitend recht
Wij hebben besloten om Utrecht Marketing te kwalificeren als een Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB) en deze op basis van een uitsluitend recht op te dragen aan Stichting Utrecht Marketing. Hiermee wordt – in aanvulling op de inhoudelijke contractuele bepalingen - tot meerdere zekerheid geborgd dat de vergoeding voor de uit te voeren diensten niet als een vorm van staatssteun opgevat kan worden.

Verder herbevestigen we hiermee de al bestaande situatie dat Stichting Utrecht Marketing de eerst aangewezen partij is voor deze integrale opdracht. Stichting Utrecht Marketing is destijds voor dit taakveld in het leven geroepen, en heeft in 2017 haar organisatie in opdracht van de gemeente opgestart. Naast de gemeente zijn ook andere opdrachtgevers in meerjarige samenwerkingsverbanden bij de Stichting Utrecht Marketing betrokken. Er is geen reden om aan te nemen dat een open uitvraag – gesteld dat daarvoor nu juridisch de ruimte zou zijn - tot een betere prijs/ kwaliteit zou leiden.

Na openbare bekendmaking van dit besluit wordt het verdere traject doorlopen om te komen tot een uitgewerkte meerjarenovereenkomst van Opdracht aan Stichting Utrecht Marketing.

Uitgangspunten nieuwe meerjarenopdracht
Op basis van het toetsingskader dat is ontwikkeld voor de huidige jaaropdracht aan Utrecht Marketing (op advies van Berenschot) formuleren wij een nieuwe opdracht aan Utrecht Marketing. Dat betekent dat wij de opdracht zullen blijven verbinden aan de strategische doelen van de stad op het gebied van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Belangrijke uitgangspunten zijn daarbij:

- Utrecht Marketing blijft zich inzetten voor cultuurparticipatie en -marketing en duurzaam kwaliteitstoerisme, waaronder bezoekersspreiding.
- Utrecht Marketing blijft haar regionale aanpak ontwikkelen.
- Utrecht Marketing investeert in verdere ontwikkeling van economische en zakelijke marketing.
- Utrecht Marketing blijft zich ontwikkelen als strategisch partner van de gemeente.
- Utrecht Marketing blijft zich ontwikkelen als kennis- en expertisecentrum op basis van onderzoek en samenwerking met partners in stad en regio, maar ook landelijk.
- Utrecht Marketing blijft wendbaar en flexibel om, zoals zij hebben laten zien in 2020/2021, in te kunnen spelen op onvoorziene omstandigheden.

Verkenning nieuwe naam Utrecht Marketing
Wij schreven u eerder dat een nieuwe naam, die meer recht doet aan het doel en het werk van Utrecht Marketing, een goede stap zou zijn. Maar gezien de opgaves als gevolg van de coronacrisis ten aanzien van cultuurparticipatie, economie en citybranding menen wij dat een naamswijziging nu geen prioriteit heeft. Een naamswijziging kost niet alleen geld maar ook tijd en inzet.

Wij willen dat Utrecht Marketing zich in 2022 nog vooral richt op herstel uit de coronacrisis en op grote zaken zoals de viering van Utrecht 900 jaar en de gewenste start van de Vuelta in Utrecht. Wij stellen de raad voor om de gewenste naamswijziging in de nieuwe meerjarenovereenkomst op te nemen, maar de stichting Utrecht Marketing ruimte te geven om hiervoor een zorgvuldig proces op te starten en dit niet eerder dan in 2023 te doen.

Dit betekent dat Utrecht Marketing het onderzoek naar een naamswijziging opneemt in een jaarplan binnen de periode van het komende meerjarenplan. Utrecht Marketing financiert de eventuele naamswijziging naar rato uit de bijdragen van economie, cultuur en marketing. Een overzicht van de kosten en werkzaamheden voor een naamswijziging vindt u in de bijlage.

Implementatie aanbevelingen tussenevaluatie
In 2019 heeft adviesbureau Berenschot in opdracht van de gemeente een tussentijdse evaluatie uitgevoerd om te onderzoeken in hoeverre de doelen die gesteld waren bij de oprichting van Utrecht Marketing worden gehaald, en om hierop eventueel te kunnen bijsturen. Over de bevindingen hebben wij uw raad geïnformeerd op 3 maart 2020. Sinds die tijd, en ondanks de pandemie, hebben gemeente en Utrecht Marketing verder gewerkt aan de implementatie van de aanbevelingen.

De resultaten stonden gedeeltelijk onder invloed van de coronamaatregelen. Zo zijn de geplande Culturele Zondagen (op één na) omgezet naar een online CZ@home programmering. Daarvoor zijn meer dan 20 culturele video’s en livestreams gerealiseerd, met tientallen makers en organisaties die samen meer dan 100.000 kijkers trokken. Het is een voorbeeld van waar Utrecht Marketing wendbaar kon zijn in een goed overleg met de gemeente. In bijgevoegd memo geven wij u een overzicht van de acties die per aanbeveling zijn ondernomen.

Zowel naar onze mening als naar mening van Utrecht Marketing en haar Raad van Toezicht hebben de doorgevoerde aanbevelingen geleid tot een betere samenwerking. De resultaten bieden voldoende houvast en vertrouwen voor het verstrekken van een meerjarige opdracht met een termijn van 4 jaar.

Vervolg
Wij hebben Utrecht Marketing gevraagd om te starten met de verkenningen voor een meerjarenplan in samenspraak met de gemeente, en hierbij belanghebbenden te betrekken in stad en regio uit de sectoren cultuur, vrije tijd en de zakelijke markt. Indien u dit wenst kan de raad betrokken worden bij dit proces tijdens een raadsinformatiebijeenkomst. De gemeente stelt een meerjarenopdracht op in het verlengde van het toetsingskader dat ook voor dit jaar is gebruikt. Utrecht Marketing schrijft vervolgens op basis van deze opdracht een concept meerjarenplan dat ambtelijk en bestuurlijk wordt besproken in Q3. Op basis daarvan stelt Utrecht Marketing een jaarplan op voor 2022.

Tot slot
De bijzondere situatie die is ontstaan door de coronacrisis heeft grote impact op het leven van vele bewoners, ondernemers en instellingen in Utrecht. Herstel uit deze situatie kan niemand alleen; alles is verbonden. Geen vitaal winkelgebied zonder horeca, zonder horeca en enthousiaste bewoners geen culturele instellingen en festiviteiten, zonder cultuur geen goed vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven. De urgentie om integraal te werken aan marketing en met partnernetwerken is groter dan ooit: het is een opdracht die Utrecht Marketing vanaf het begin meekreeg.

Utrecht mag zich in deze situatie gelukkig prijzen dat zij in 2017 besloot zo'n marketingorganisatie op te richten. Daardoor hebben we nu een solide marketingorganisatie die dienstbaar is aan de doelen van stad en regio, met een groot netwerk en veel kennis van onze stad.

Wij zijn ervan overtuigd dat de extra middelen en inspanningen voor herstel uit de coronacrisis, zoals onder meer voor de culturele sector en de binnenstad zijn vrijgemaakt, nog effectiever zijn nu Utrecht Marketing ondersteuning biedt bij de uitvoering van de plannen.

Met Utrecht Marketing blijven we ons inzetten voor stad en regio en voor het herstel van sectoren na de coronacrisis. Zodat we blijven werken aan de stad van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

Memo

Van	Marketing- en Communicatienetwerk	Datum	20 april 2021
		Opgesteld door	D.J. Appel
Onderwerp	Aanbevelingen Berenschot Utrecht Marketing	Doorkiesnummer	14 030
		E-mail	Deb.appel@utrecht.nl

Onderstaand overzicht geeft een toelichting op de acties die zijn ondernomen om de aanbevelingen van adviesbureau Berenschot met betrekking tot de samenwerking Gemeente – Utrecht Marketing door te voeren.

Vanzelfsprekend blijven acties die zijn afgerond relevant en onderdeel van de samenwerking. De hier vermelde status geeft slechts aan of de aanbeveling inmiddels een plek heeft gekregen in de samenwerking.

Aanbeveling	**Toelichting ondernomen actie**	**Status**
Definieer als gemeente Utrecht opnieuw de opdrachtgeversrol ten opzichte van Utrecht Marketing.	Hanneke de Korte (directeur Marketing & Communicatie Gemeente Utrecht) is integraal opdrachtgever. Een nieuw toetsingskader is ontwikkeld.	Afgerond
Richt een nieuwe overlegstructuur en planning en control cyclus in.	• Er zijn reguliere opdrachtgever - opdrachtnemeroverleggen. • Er zijn reguliere interne managementoverleggen. • Er is tweejaarlijks een Bestuurlijk Overleg met directie Utrecht Marketing en wethouders Cultuur en Economie. • Afspraken over (half)jaarrapportages zijn gemaakt.	Afgerond
Maak als gemeente Utrecht in het opdrachtgeverschap onderscheid tussen opdrachtgever en partnership met Utrecht Marketing	Op alle inhoudelijke onderwerpen zijn partnerships gevormd tussen (beleids)ambtenaren en medewerkers van Utrecht Marketing. Zij overleggen separaat van de integraal opdrachtgever met Utrecht Marketing.	Afgerond
Formuleer indicatoren die de toegevoegde waarde van Utrecht Marketing aantonen.	Deze zijn opgenomen in het nieuwe toetsingskader dat in 2020 is ontwikkeld, en verwerkt in het jaarplan 2021. Voor alle activiteiten	Afgerond

	is beschreven: de doelstelling, de wijze waarop en het te behalen effect/resultaat (why, how, what).	
Laat Utrecht Marketing bij het bepalen van specifieke campagnes en activiteiten zoveel mogelijk gebruik maken van zogenaamde effectiviteitsratio's. Zorg ervoor dat de effectiviteit van Utrecht Marketing niet alleen wordt beoordeeld op basis van deze ratio's.	Opgenomen in jaarplan 2021 De effectratio's zijn geformuleerd en geëvalueerd voor zomercampagne 2020 ('vakantie in ons stadsie'); dit model kan worden toegepast voor komende campagnes. Naast deze effectratio's is input en tevredenheid partnernetwerk zwaarwegende factor in de beoordelingen. Zo is het plan Stadsprogrammering met 25 culturele partners opgesteld, is de werving en selectie van een nieuw team voor Stadsprogrammering met culturele partners gedaan, en wordt momenteel een nieuwe strategie voor de vrijetijdssector opgestemd met een reeks partnerorganisaties	
Geef Utrecht Marketing de tijd (tot en met 2021) om de ambities in het Ambitiedocument waar te maken.	De opdracht voor 2021 was om die reden een verlenging met 1 jaar.	Loopt
Geef Utrecht Marketing expliciet opdracht om samen met de sector een nieuw concept voor de Culturele Zondagen te ontwikkelen.	Vernieuwingsplan is met de sector ontwikkeld en opgeleverd op 1 juni 2020. UM heeft nieuw team mensen aangesteld. Vanwege coronamaatregelen konden de Zondagen nog niet worden uitgevoerd. De succesvolle online culturele zondagen waren het alternatief in deze periode.	Deels afgerond (niet volledig i.v.m. corona)
Veranker in de opdracht de regionale aanpak van Utrecht Marketing.	'Samenwerking in buurt, stad en regio' is een hoofdstuk in jaarplan 2021 van Utrecht Marketing, waarbij de organisatie zich zowel richt op de vrijetijdssector als op zakelijk toerisme om deze in dienst te stellen van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.	Afgerond
Geef Utrecht Marketing een belangrijke adviserende rol bij het ontwikkelen en het evalueren van het toeristisch beleid in de regio Utrecht.	Opgenomen in jaarplan 2021: Utrecht Marketing stelt i.s.m. de gemeente en talrijke partners uit de stad een nieuwe duurzame strategie op voor de bezoekerseconomie en deze is in mei 2021 gereed.	Loopt
Overweeg Utrecht Marketing een rol te geven bij de Vuelta en Utrecht 900.	UM heeft in 2021 een aanvullende opdracht gekregen voor Utrecht 900 en krijgt dit wellicht voor de start van de Vuelta als deze in Utrecht plaatsvindt.	Afgerond
Richt je als Utrecht Marketing nog nadrukkelijker op de zakelijke markt.	Utrecht Marketing heeft in overleg met gemeente geen prioriteit kunnen geven aan werving van zakelijk bezoek vanwege de (inter)nationale coronamaatregelen. Utrecht Marketing heeft wel bijgedragen aan zakelijke netwerken middels de '1,5M sessies' in 2020 en de 'perspectief-sessies'	Loopt

	in 2021. Ook bij het herstel na corona wordt Utrecht Marketing betrokken.	
Besteed als Utrecht Marketing meer aandacht aan het verder professionaliseren en (regionaal) uitbouwen van het UCB.	Utrecht Marketing heeft in overleg met gemeente geen prioriteit kunnen geven aan werving van zakelijk bezoek / uitbouwen van UCB vanwege de coronamaatregelen.	Uitgesteld
Stimuleer als gemeente Utrecht het streven van Utrecht Marketing om zoveel mogelijk projecten te ontwikkelen op basis van cofinanciering.	Gemeente steunt de plannen rond de viering van 700 jaar Domtoren. Coronamaatregelen bemoeilijken de mogelijkheden voor projecten met co-financiering.	Loopt
Stimuleer als gemeente dat Utrecht Marketing (nog) meer aandacht en middelen besteedt aan het doen van onderzoek naar “facts and figures” van de toeristische sector en de effectiviteit van haar activiteiten.	Opgenomen in het jaarplan 2021, met performance indicatoren.	Afgerond
Ontwikkel als Utrecht Marketing minimaal tweejaarlijks (beter nog jaarlijks) een agenda voor “blockbusters”.	Voor 2021 en 2022 heeft Utrecht Marketing een aanvullende opdracht gekregen voor de viering van Utrecht 900 jaar.	Afgerond
Ga als Utrecht Marketing op korte termijn aan de slag met het organiseren van meer betrokkenheid van partners.	In 2020 heeft Utrecht Marketing initiatief genomen tot de organisatie van zogenaamde ‘1,5 meter sessies’: digitale bijeenkomsten met Utrechtse instellingen en bedrijven. Voor 2021 is dit opgenomen in het jaarplan.	Afgerond
Formuleer een nieuwe opdracht voor het Brandteam.	Opgenomen in jaarplan 2021. Nieuwe opdracht voor het UBT (Utrecht Brand Team) is geformuleerd, op basis daarvan een kleiner en daadkrachtiger UBT geselecteerd dat inmiddels is gestart.	Afgerond

Gemeente Utrecht

Memo naamswijziging UM

Onderwerp	Afwegingen naamswijziging Stichting Utrecht Marketing
Datum	1 april 2021
Van	Deb Appel

---

1. Aanleiding

In de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2020 nummer 266 van raadsleden Van der Zweth (PvdA), Deldjou Fard (GroenLinks) en Sasbrink (Partij voor de Dieren) van 12 november 2020 over Utrecht Marketing, hebben wij toegezegd de raad te informeren over kosten en mogelijkheden van een naamswijziging van Utrecht Marketing.

De gestelde vraag en het antwoord waren:
Vraag 5
Kan het college de kosten inzichtelijk maken en onderzoeken hoe het mogelijk is een naamswijziging te bewerkstelligen bij de eerstvolgende meerjarenopdracht?

Antwoord 5
Ja, we zullen deze kosten en mogelijkheden inzichtelijk maken op het moment dat wij u betrekken bij het afsluiten van een eventuele meerjarenovereenkomst.

2. Strategische afwegingen

Utrecht Marketing wordt steeds meer een brede marketingorganisatie die allerlei sectoren en doelgroepen bedient, strategisch partner is voor allerlei stakeholders (niet alleen voor de gemeente) en als een reputatiebouwer en kenniscentrum voor stad en regio. Partners van UM in de stad zouden betrokken moeten worden bij de vraag of een nieuwe naam wenselijk is en welke naam dat zou moeten zijn.

Als de inhoudelijke koers (het meerjarenprogramma 2022-2026) voor Utrecht Marketing is bepaald, en als het herstel uit de coronacrisis en de viering van Utrecht 900 jaar en de Vuelta in 2022 is afgewikkeld, kan worden gekeken naar de wenselijkheid van een nieuwe naam. Ook kan dan worden bezien welke organisatienaam het beste past bij die vernieuwde meerjarenstrategie en bij de rollen en doelstellingen van de Stichting.

Een nieuwe naam zou snel (weer) goed bekend moeten zijn bij alle belanghebbenden.

Utrecht onderscheidt zich positief ten opzichte van andere steden in dat het citymarketinglogo onderdeel is van de organisatienaam Utrecht Marketing (zie overzicht onderaan dit memo.) Dit zou behouden moeten blijven in een eventuele nieuwe naam.

3. Kosten (ontwerp en implementatie)

Naamsbekendheid moet na een eventuele naamswijziging worden opgebouwd. Het is belangrijk dat partners weten dat Utrecht Marketing dezelfde rol vervult; dat er niet een 'nieuwe' organisatie is opgericht, maar dat het slechts een naamswijziging betreft. Dit om de zorgvuldig opgebouwde partnerschappen te behouden. Dit vraagt een investering in communicatie met deze belanghebbenden.

Veel on- en offline marketingmiddelen zijn in de in de citybrandinghuisstijl; de Utrecht-stijl die - binnen de hiervoor geldende kaders - ook door partners kan worden gebruikt. Deze kunnen ongewijzigd blijven. Het aantal communicatiemiddelen van de afzender Utrecht Marketing is beperkter. Daardoor zijn kosten van een naamswijziging te overzien. Utrecht Marketing financiert de eventuele naamswijziging naar rato uit de jaarlijkse subsidiebijdragen van economie, cultuur en marketing.

Onderstaande middelen zouden in ieder geval aangepast moeten worden:

- Ontwerp organisatielogo Stichting Utrecht Marketing
- Implementatie op correspondentiemiddelen: briefpapier, enveloppen, visitekaartjes, sjablonen voor overeenkomsten, etc.
- Implementatie in ontwerpen online: www.utrechtmarketing.nl, sjablonen mailings/nieuwsbrieven, e-mail/digitale handtekeningen, powerpoint-sjablonen, intro/outro voor video's, etc.
- Implementatie in publicaties (half)jaarplannen, visuals, kennisupdates, huisstijlhandboek
- On site: signing in en om het kantoor (stadhuis)

Inschatting out-of-pocketkosten aanpassing marketingcommunicatiemiddelen:	€12.500,-
Inschatting communicatie naamsbekendheid:	€ 7.500,-
Totaal kosten ten behoeve van naamswijziging:	€ 20.000,-

In overleg met Utrecht Marketing wordt de eventuele naamswijziging ingepland in een jaar dat valt binnen de nieuwe meerjarenovereenkomst 2022-2026, maar in ieder geval na 2022.

BIJLAGE Benchmark destinatiemarketingorganisaties

De marketingorganisatie	Het citymarketinglogo
amsterdam& partners	I amsterdam.
rotterdam partners	ROTTERDAM. MAKE IT HAPPEN.
The Hague. & Partners	Den Haag The Hague
Utrecht Marketing	Utrecht
De citymarketingorganisatie van Eindhoven bestaat sinds 2012 uit twee stichtingen: Stichting 365 gaat over de strategische branding van de regio.	

Stichting 247 gaat over de exploitatie van marketingactiviteiten.   	
MARKETING GRONINGEN De organisatienaam wordt in het speciaal voor citymarketing ontwikkelde lettertype Gronika geschreven.	ER GAAT NIETS BOVEN GRONINGEN

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1792
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 juli 2021
Agendapunt	6
Omschrijving	Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040
ID	1846
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	1 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	**1 juli 2021**
Gemeenteraad	15 juli 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel vaststelling Mobiliteitsplan 2040

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bert Coenen
Kenmerk	8752691
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vast te stellen, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016), waarmee we prioriteit blijven geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten:
   a. Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;
   b. Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit, waardoor we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer verminderen en/of beter over de dag spreiden;
   c. Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven voor de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen en door de maatregelen te treffen zoals vastgelegd in de kaart op pagina 69, zorgen we er voor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;
   d. Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 71) bieden we fietsers de keuze uit verschillende routes om hun bestemming te bereiken. Zo zorgen we er voor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;
   e. Netwerken op orde (OV): met het concept ‘Wiel met Spaken’ als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;
   f. Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 99) zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt maximumsnelheid van 50 km/u;
   g. Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden (zoals vastgelegd op pagina108), waar je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer, zorgen we er voor dat de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;
   h. Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we er voor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto’s en dat minder rijdende auto’s het stedelijk wegennet belasten;
   i. Slim sturen: door het toepassen van de prioritering zoals beschreven in paragraaf 8.1 voor de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;

j. Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.

2. Voor het weren van doorgaand autoverkeer ter plekke van het Ledig Erf variant 4A (als alternatief voor de oorspronkelijk voorkeursvariant van het college die ter inzage is gelegd) vast te stellen, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040, waarbij de volgende uitgangspunten gelden:
   a. Het weren van doorgaand autoverkeer regelen met een intelligent toegangssysteem, waardoor het Ledig Erf wel toegankelijk blijft voor specifieke doelgroepen die een bestemming in het gebied hebben, evenals voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer;
   b. Doorgaand autoverkeer op de Vondellaan ter hoogte van het kruispunt met de Bleekstraat te weren door autoverkeer verplicht af te laten slaan naar de Bleekstraat;
   c. Ongewenst sluipverkeer tegen te gaan door de Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten;
   d. De maatregelen gericht op het weren van doorgaande autoverkeer worden pas gerealiseerd nadat de raad heeft ingestemd met de financiële dekking voor de aanvullende maatregelen buiten de Zuidpoort.

3. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 ’op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van het Mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het Mobiliteitsplan 2040 is het kaderstellende koersdocument voor de ontwikkeling van de mobiliteit. Het geeft voor de stad Utrecht de richting voor de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit. Het Mobiliteitsplan 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen kaart waarin alle netwerken van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de richting en de randvoorwaarden voor het toekomstperspectief van de ontwikkeling van de mobiliteit.

Bij het verlengen van het mobiliteitsplan van 2025 naar 2040 hebben we de samenhang met verstedelijking (RSU 2040) versterkt en is aangescherpt welke inhoudelijke bijdrage vanuit mobiliteit wordt geleverd om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. De aanscherpingen zitten voornamelijk op meer inzet op anders reizen, het faciliteren van de groei van het fietsverkeer o.a. door het spreiden van de verwachte fietsdrukte, de OV-netwerkuitwerking van het Wiel met Spaken (versterken van de bereikbaarheid van andere overstappunten om Utrecht Centraal en de binnenstad te ontzien) en verdergaande sturing op het functioneren van het multimodale netwerk om de openbare ruimte aantrekkelijk te houden en de groei van duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit mogelijk te maken.

Op basis van de studie Zuidpoort stellen we voor variant 4A te kiezen. In deze variant wordt het doorgaande autoverkeer op het Ledig Erf geweerd en worden aanvullende maatregelen genomen om met name de bereikbaarheid van de zuidelijke binnenstad en de Catharijnesingel te verbeteren. Daarnaast nemen we buiten het Zuidpoort gebied aanvullende maatregelen om negatieve effecten op de leefbaarheid door verdrijving van het gemotoriseerde verkeer naar andere wegen op te vangen.

Samenhang Zuidpoort en Mobiliteitsplan
In december 2020 heeft het college ingestemd met participatie over de zes varianten uit de verkeersstudie Zuidpoort en heeft zij variant 4 gepresenteerd als voorkeursvariant. Daarbij is de mogelijkheid open gehouden om met nieuwe (sub-)varianten te komen.

In diezelfde periode heeft het Mobiliteitsplan ter inzage gelegen. In de versie die ter inzage lag is variant 4 opgenomen. Ook in dit verband zijn veel reacties ingediend die ingaan op de voorgestelde maatregelen. Niet zo zeer over het weren van autoverkeer, maar wel over nadelige effecten in de nabije omgeving.

Gelet op de uitkomsten van de participatie Zuidpoort en de ingediende inspraakreacties op het mobiliteitsplan is het advies om aanvullende maatregelen te treffen waarmee nadelige effecten worden geminimaliseerd. Dit resulteert in variant 4A. Deze wijzigingen in het netwerk zijn eveneens verwerkt in het Mobiliteitsplan dat nu ter vaststelling wordt voorgelegd aan de raad.

Context

Aanleiding
In het coalitieakkoord staat dat we doorgaan met het mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen’ (SRSRSB) en de horizon van het mobiliteitsplan tot 2040 verlengen. Daarbij staat vermeld dat we planvorming en investeringen in mobiliteit verbinden aan de grootschalige binnenstedelijke ontwikkelingen. Ook de planhorizon van de RSU wordt verlengd tot 2040.

Begin dit jaar heeft het college ingestemd met participatie over de zes varianten uit de verkeersstudie Zuidpoort en heeft zij variant 4 gepresenteerd als voorkeursvariant. Daarbij is de mogelijkheid open gehouden om met nieuwe (sub-)varianten te komen. Gelet op de uitkomsten van de participatie Zuidpoort en de ingediende inspraakreacties op het mobiliteitsplan is het advies om aanvullende maatregelen te treffen waarmee nadelige effecten, die mede uit de participatie naar voren kwamen, worden geminimaliseerd. Dit heeft geresulteerd in variant 4A. Deze wijzigingen in het netwerk zijn verwerkt in het Mobiliteitsplan dat ter vaststelling wordt voorgelegd aan de raad.

Toelichting inhoud Mobiliteitsplan
Verder vooruitkijken betekent in een groeiende stad rekening houden met een aanzienlijke groei van de mobiliteit door de aanzienlijke toename van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers.

Eerder is het Wiel met Spaken al vastgesteld door de Raad. In het Mobiliteitsplan 2040 werken we dit concept verder uit, verduidelijken hoe dit netwerk er uit ziet, wat de samenhang is met de netwerken van de andere modaliteiten en geven we aan wat ervoor nodig is om deze netwerken te laten functioneren. Dit doen we in samenhang met de actualisering van de RSU en in afstemming met de parkeervisie die in de besluitvorming grotendeels gelijk oplopen met het Mobiliteitsplan 2040.

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. In het mobiliteitsplan gaan we voor ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’. Vijf stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde: Slim bestemmen, Anders reizen, Netwerken op orde, Slim parkeren en Slim sturen.

De hoofdlijn van Slim bestemmen uit het mobiliteitsplan is verder uitgewerkt in de RSU 2040. De verstedelijkingskeuzes die daar worden gemaakt hangen sterk samen met de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk uit het Mobiliteitsplan 2040. De grote samenhang zit met name op de inzet op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 kiest Utrecht voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

Er zijn nog meer visies en beleidsstukken (in wording) die raakvlakken hebben met het mobiliteitsplan 2040. Naast de RSU 2040 gaat het hierbij onder andere over de omgevingsvisies Merwedekanaalzone, Binnenstad en Utrecht Science Park, de Parkeervisie en uitwerkingsmodules Parkeernormen en Aanpak betaald parkeren. Zowel tijdens het opstellen van deze beleidstukken, maar ook tijdens het verwerken van de inspraakreacties, zijn deze stukken in samenhang met elkaar opgesteld. Dat geldt ook voor de raadvoorstellen zelf.

De Parkeervisie ‘Ruimte voor de Buurt’, is een verdere uitwerking van Slim parkeren. Deze lag tegelijkertijd met het mobiliteitsplan ter inzage. Hierin wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis.

De impact van de pandemie op de toekomst van de stad kan op dit moment nog niemand overzien. Hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu te voorspellen is hoe ingrijpend dat zal zijn. Wel is de verwachting dat Utrecht haar grote aantrekkingskracht behoudt.

Toelichting Zuidpoort – Ledig Erf
De Zuidpoort is de benaming van het gebied direct ten zuiden van de binnenstad waar veel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Het gebied Zuidpoort ontwikkelt zich hierdoor als uitloper/onderdeel van de binnenstad. Vanuit de ambitie voor Gezond Stedelijk Leven zijn in dit gebied (verkeers)-maatregelen nodig om de ontwikkeling met al zijn kansen voor de stad te accommoderen.

In de periode 12 januari – 8 februari 2021 heeft participatie plaatsgevonden voor de zes varianten uit de “Verkeersstudie Zuidpoort. Doel van de maatregelen is een aangename inrichting van de Zuidpoort, waar ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, verblijven, goede fiets- en voetgangers-voorzieningen gerealiseerd worden. Bij de meeste varianten treedt er een verschuiving op van het autoverkeer richting het zuiden van het Ledig Erf naar de Vondellaan, naar Oranjebrug, naar ‘t Goylaan en A12 (zie figuur hoofdstuk 7 van het rapport *Kwaliteit in de Zuidpoort*, waarin dit principe is aangegeven).

Uit de participatie bleek dat veel respondenten en stakeholders het eens zijn met het autoluwer maken van het Ledig Erf. Door de reacties hebben we de oorspronkelijk voorkeursvariant 4 aangepast naar variant 4A. De maatregelen van variant 4A worden toegelicht in het bijgevoegde rapport *Kwaliteit in de Zuidpoort*. Daarin is ook een afbeelding opgenomen met de maatregelen. In deze variant worden de hiervoor beschreven doelen van de Verkeersstudie Zuidpoort nog steeds behaald. Ook zijn zowel de

nadelige effecten (o.a. ontsluiting binnenstad en Hoog Catharijne vanuit Utrecht-oost voor noodzakelijk autoverkeer) als uitstralingseffecten op de omgeving (o.a. Diamantweg) minder groot.

Juridisch kader
Met het actualiseren van het mobiliteitsplan voldoen we aan de wettelijke verplichting uit artikel 8 van de Planwet Verkeer en Vervoer om als gemeente te beschikken over een - zichtbaar - samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer.
Op grond van artikel 10 lid 2 van de Planwet Verkeer en Vervoer is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing op een Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan. Dit betekent dat het concept-mobiliteitsplan zes weken ter inzage heeft gelegen, waarbij een ieder die zijn/haar mening wil geven de gelegenheid heeft gehad in die periode een zienswijze hierover in te dienen. Deze zienswijzen zijn betrokken bij besluitvorming om het aangepaste ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad. De zienswijzen, de reactie van de gemeente op deze zienswijze en tot welke aanpassingen dat heeft geleid zijn te vinden in de bijlage Nota van Beantwoording, die ter informatie is bijgevoegd.

Beoogd effect
Het vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 biedt het mobiliteitsperspectief van de stad en geeft aan hoe onze groeiende stad op weg naar 2040 gezond, aantrekkelijk en bereikbaar blijft.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad m.b.t. mobiliteitsplan
- 25 januari 2019 is de raad geïnformeerd over het verlengen van de horizon van het mobiliteitsplan (aanleiding, onderdelen waarop wordt aangescherpt en proces);
- 17 oktober 2019 is het raadsvoorstel Wiel met Spaken behandeld;
- 21 november 2019 is de leidraad voor het gesprek met de stad met de raad gedeeld;
- 17 maart 2020 is de probleemanalyse in het geval er geen verdere mobiliteitsmaatregelen worden getroffen met de raad gedeeld, samen met een terugkoppeling van het gesprek met de stad;
- 30 november 2020 is de raad geïnformeerd over het ter inzage leggen van het Mobiliteitsplan 2040.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad m.b.t. Zuidpoort
- 12 januari 2021 is de raad geïnformeerd dat de Verkeersstudie Zuidpoort is vrijgegeven voor participatie.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vast te stellen, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016), waarmee we prioriteit blijven geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten: a. Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging; b. Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit, waardoor we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer verminderen en/of beter over de dag spreiden; c. Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven voor de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen en door de maatregelen te treffen zoals vastgelegd in de kaart op pagina 69, zorgen we

	er voor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam; d. Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 71) bieden we fietsers de keuze uit verschillende routes om hun bestemming te bereiken. Zo zorgen we er voor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen; e. Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast; f. Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 99) zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt maximumsnelheid van 50 km/u; g. Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden (zoals vastgelegd op pagina108), waar je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer, zorgen we er voor dat de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt; h. Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we er voor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten; i. Slim sturen: door het toepassen van de prioritering zoals beschreven in paragraaf 8.1 voor de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen; j. Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.
Argumenten	
1.1	<u>De aanpassing van het vigerende mobiliteitsplan is noodzakelijk zodat er ruimte</u> <u>ontstaat om de binnenstedelijke verdichting te verwezenlijken, te verduurzamen en</u> <u>een aantrekkelijke, gezonde, inclusieve stad te blijven</u>
	Het aantal inwoners, bezoekers en werknemers in Utrecht groeit en de wegen worden steeds voller. De toegenomen behoefte aan verplaatsen betekent tot nu toe vooral dat er meer wordt gefietst. Het autoverkeer binnen de (snelweg)ring is nauwelijks toegenomen in de afgelopen jaren en die ontwikkeling willen we vasthouden. Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Vanwege de groei van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers zijn daarbij scherpere integrale netwerkkeuzes nodig om de groei van het fietsverkeer te faciliteren en het OV-netwerk te verbeteren, zodat de bereikbaarheid van andere overstappunten wordt verbeterd om Utrecht Centraal en de binnenstad te ontzien. Op deze manier kunnen meer woningen en meer werkgelegenheid samengaan met meer ruimte voor groen, spelen en verblijven in een prettige en gezonde omgeving.

1.2	Met de aanpassing blijft de basis van het mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016 overeind, maar wordt de planhorizon verlegd naar 2040
	Daarmee verlengen we de kaders tot 2040 voor: - de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer en de te ontwikkelen mobiliteitsknooppunten inclusief P&R; - de principes voor het regelen van verkeer op kruispunten en voor verkeersmanagement, reisinformatie, mobiliteitsmanagement en goederenlogistiek; - de snelheidslimieten op de Utrechtse wegen; - de bereikbaarheidsrandvoorwaarden voor de verschillende vervoerswijzen waarmee het samen oplopen van de mobiliteitsopgave en ruimtelijke ontwikkelingen wordt gewaarborgd.
1.3	Het Wiel met Spaken maakt de gewenste ontwikkeling van een polycentrsiche stad conform de RSU mogelijk
	Er is een grote samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. We zetten in op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Dit is al vastgelegd in de Ruimtelijk Strategie uit 2016. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 is dat we kiezen voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: Op de punten waar het wiel met de spaken samenkomen realiseren we nieuwe verstedelijkingsknooppunten.
1.4	Het verdergaand spreiden van fietsverkeer is noodzakelijk om de groei van het fietsverkeer te faciliteren door de drukte te verdelen
	In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik de afgelopen jaren sterk toegenomen. De verwachting is dat deze groei doorzet. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Daarbij komt dat steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen en meer snelheidsverschillen tussen fietsen de druk op het netwerk vergroten. Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk waarmee we de fietsers beter kunnen spreiden, neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt. Daarom is in het Mobiliteitsplan een fijnmazig fietsnet opgenomen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De maatregelen die worden genoemd in het mobiliteitsplan brengen een forse investeringsopgave met zich mee die nog voor een groot deel gedekt moet worden
	Met de huidige programmering in het Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB) wordt voor een deel invulling gegeven aan het realiseren van de ambities uit het vigerende mobiliteitsplan SRSRSB. Met het actualiseren van het mobiliteitsplan en het verlengen van de planhorizon naar 2040 wordt inzichtelijk gemaakt welke aanvullende maatregelen wenselijk zijn. Die extra maatregelen brengen een forse investeringsopgave met zich mee. Hetgeen logisch is want de stad groeit de komende decennia ook fors. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Dit maakt onderdeel uit van het gemeentebrede integrale afwegings- en besluitvormingsproces. Omdat de investeringsopgave (nog) niet gedekt is en

	sowieso niet alle maatregelen tegelijk in uitvoering kunnen worden gebracht, is er in het Mobiliteitsplan 2040 een afwegingskader opgenomen. Dit afwegingskader dient om prioritering en fasering aan te brengen in de reeks maatregelen, zodat hierover besluitvorming kan plaatsvinden bij de herprogrammering van de gemeentelijke middelen bij de voorjaarsnota. Tot slot zullen substantiële bijdragen van Rijk, provincie en derden daarbij noodzakelijk zijn om uitvoering te kunnen geven aan de investeringsopgave.
Beslispunt	
2	Voor het weren van doorgaand autoverkeer ter plekke van het Ledig Erf variant 4A (als alternatief voor de oorspronkelijk voorkeursvariant van het college die ter inzage is gelegd) vast te stellen, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040, waarbij de volgende uitgangspunten gelden: a. Het weren van doorgaand autoverkeer regelen met een intelligent toegangssysteem, waardoor het Ledig Erf wel toegankelijk blijft voor specifieke doelgroepen die een bestemming in het gebied hebben, evenals voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer; b. Doorgaand autoverkeer op de Vondellaan ter hoogte van het kruispunt met de Bleekstraat te weren door autoverkeer verplicht af te laten slaan naar de Bleekstraat; c. Ongewenst sluipverkeer tegen te gaan door de Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten; d. De maatregelen gericht op het weren van doorgaande autoverkeer worden pas gerealiseerd nadat de raad heeft ingestemd met de financiële dekking voor de aanvullende maatregelen buiten de Zuidpoort.
Argumenten	
2.1	<u>Variant 4A is een uitwerking van het uitgangspunt Slim sturen uit het Mobiliteitsplan 2040: weren van doorgaand autoverkeer (1J)</u>
	Al in het verkeersplan SRSRSR (2016) is het principe voor autoverkeer “van binnen naar buiten” opgenomen. Daarbij zijn het Ledig Erf en de Vondellaan expliciet opgenomen als wegen waar het (doorgaande) autoverkeer wordt teruggedrongen ten behoeve van een betere leefbaarheid en oversteekbaarheid. Dit principe is ook opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040.
2.2	<u>De voorgestelde variant heeft een goede balans voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en/of leefbaarheid en uitstralingseffecten elders</u>
	Variant 4A heeft de beste balans tussen verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de (auto)verkeersafwikkeling in het gebied ten zuiden van de binnenstad. Met variant 4A wordt kwaliteitsverbetering op zowel het Ledig Erf als de route Vondellaan–Baden Powellweg–Albatrosstraat bereikt, met minder ingrijpende consequenties voor het autoverkeer dan bij de oorspronkelijke voorkeursvariant 4.
2.3	<u>Door de toepassing van een intelligent toegangssysteem kan de bereikbaarheid van de binnenstad voor degenen die afhankelijk zijn van de auto gewaarborgd worden</u>
	We werken het systeem van intelligente toegang uit, om doorgang mogelijk te maken voor doelgroepen die een bestemming hebben in het gebied. Dat nood- en huldiensten één van de doelgroepen zijn, is evident. Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer. Nader onderzoek moet uitwijzen op welke wijze het mogelijk en uitvoerbaar is dat met dit systeem bewoners, die in het zuidelijke van de binnenstad wonen, de toegang kan worden verleend.
2.4	<u>Op basis van de inspraakreacties is variant 4A uitgewerkt, deze komt tegemoet aan bezwaren van belanghebbenden in de zuidelijk binnenstad en de Catharijnesingel</u>
	Zowel een aantal bewonersgroepen als Centrum Management Utrecht als

	stakeholders met meer economische motieven (zoals ondernemers op de Ooster- en Westerkade en in Rotsoord) hebben een voorkeur voor variant 4A boven variant 4.
2.5	Parkeergarage Vaartsche Rijn is bij variant 4A beter bereikbaar dan bij variant 4
	De parkeergarage is in de voorliggende variant 4A beter bereikbaar voor autoverkeer uit zowel de binnenstad, de Ooster en Westerkade e.o., Utrecht-Oost en Zuid.
Kanttekeningen	
2.1	Om sluipverkeer in de Zuidpoort tegen te gaan zijn wellicht meer aanvullende maatregelen nodig
	Het voorkomen van doorgaand verkeer op het Ledig Erf en de Vondellaan zorgt ervoor dat er zonder aanvullende maatregelen sluiproutes ontstaan in de directe omgeving. Daarom is het noodzakelijk de (snelfietsroute) Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre éénrichtingsverkeer noodzakelijk is op de Gansstraat richting het oosten. Beide maatregelen passen binnen het (voorgenomen) mobiliteitsbeleid: dragen bij aan een betere doorstroming van fiets en bus en zorgen voor een betere oversteekbaarheid. Ook zijn deze maatregelen positief voor de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting.
2.2	Bij variant 4A verschuift het autoverkeer naar wegen in het zuidelijke deel van de stad
	Ondanks dat dit bij variant 4A minder optreedt dan bij variant 4, verschuift ook bij variant 4A het autoverkeer in met name zuidelijke richting. Hierdoor zijn er ook bij deze variant nog steeds aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat er knelpunten voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid optreden. Maatregelen die we nemen zijn de (her)inrichting van de route Waalstraat-Diamantweg als 30 km/u zone en het anders instellen van verkeerslichten (doseren). Ook bevorderen van de doorstroming op ’t Goylaan door het herinrichten van de kruising met de Linschotensingel en vervolmaken van het verkeersmanagementsysteem op de hele route Goyplein-Europalaan horen tot deze maatregelen. Daarnaast geven indicatieve geluidsberekeningen aan dat het naar verwachting nodig is om op een aantal wegen geluidsmaatregelen te nemen als de hoeveelheid verkeer toeneemt.
2.3	De uitkomsten van de participatie geven een afwisselend beeld
	Door de participatie met 6 varianten zijn er ook veel verschillende reacties binnengekomen en veel verschillende voorkeuren, ideeën en bezwaren. De belangen van de respondenten en stakeholder zijn ook zeer divers: van direct lokaal tot stedelijke belangen en overlappen daartussen. Daarom is er geen enkele variant die tegemoet komt aan alle wensen van de respondenten. De huidige situatie doet dat echter ook niet (niets doen is geen optie). Wel hebben de reacties op de varianten ertoe geleid dat de voorkeursvariant is aangepast naar 4A, waarbij met name de bereikbaarheid van de zuidelijke binnenstad verbetert.
2.4	Voor de aanvullende maatregelen is nader onderzoek nodig naar noodzaak, vorm en dekking
	Voor de aanvullende maatregelen die nodig zijn om de negatieve effecten op de leefbaarheid door verdrijving van het autoverkeer tegen te gaan is nader onderzoek nodig. Dit betreft onderzoek naar noodzaak, scope en kosten van deze maatregelen. De volgende aanvullende maatregelen worden nader onderzocht: - Geluidsmaatregelen: uit (indicatief) onderzoek volgt dat de verwachting is dat geluidsmaatregelen nodig zijn. Onderzoek is nodig naar de exacte

	maatregelen en bijbehorende kosten; - Eenrichtingsverkeer Gansstaat: onderzoek moet uitwijzen of deze maatregel nodig is; - Herinrichten Waalstraat-oost. Voor deze maatregelen moet de financiële dekking geregeld zijn voordat gestart kan worden met het invoeren van maatregelen gericht op het weren van doorgaand autoverkeer in de Zuidpoort.
Beslispunt	
3	Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 ’op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van het Mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.
Argumenten	
3.1	<u>Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel</u>
	De ‘Omgevingsvisie Utrecht’ bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 dient hieraan te worden toegevoegd, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.

Financiën

Mobiliteitsplan

Met het Mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn voor een groeiende stad. Het Mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die benodigd zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo’n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare middelen van de gemeente die beschikbaar komen door de groei van de stad en de nog vrij besteedbare middelen uit het MPB (zo’n 322 miljoen euro tot 2040).

Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De investeringsstrategie van de RSU 2040 wordt als uitgangspunt gehanteerd waaraan invulling wordt gegeven bij de integrale afweging Voorjaarsnota en de jaarlijkse begrotingsvaststelling van de meerjaren investeringsprogramma’s zoals het MPB. De investeringsstrategie leggen we als onderdeel van de RSU 2040 ter vaststelling voor aan uw raad. Deze strategie wordt vervolgens door ons steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.
In hoofdstuk 9 van het Mobiliteitsplan 2040 is de programmering op hoofdlijnen uitgewerkt. Het bevat een afwegingskader waarmee getoetst kan worden of nieuwe maatregelen en projecten voldoende bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan. Het helpt daarmee bij het prioriteren en maken van keuzes vanwege financiële beperkingen. Verder bevat het een fasering op hoofdlijnen van mogelijke maatregelen. De programmering wordt jaarlijks bij de Voorjaarsnota geactualiseerd.

Zuidpoort

De in dit voorstel genoemde maatregelen behorende bij variant 4A bekostigen we als volgt:

- Voor de herinrichting van zowel het Ledig Erf, de route Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat en het afkoppelen van de Jutfaseweg is in totaal 3,6 miljoen euro gereserveerd, waarvan 50% subsidie (Aanpak bereikbaarheid Randstadspoorstation). Op basis van de eerste

indicatieve berekeningen gaan we ervan uit dat dit beschikbare budget voldoende is voor deze te nemen maatregelen. Naar aanleiding van de volgende planfase (IPvE/FO) toetsen we de raming uit deze fase aan het beschikbare budget.
- De herinrichting van de Waalstraat valt deels binnen de ontwikkeling van het MWKZ. Voor het deel van de Waalstraat-oost is nog geen financiële dekking beschikbaar. Op basis van vaststelling van het IPvE/FO wordt de dekking aangegeven bij de programmering van het MPB.
- De herinrichting van de Diamantweg (die aansluit op de Waalstraat) is geraamd op ca. 0,45 miljoen euro. Deze is opgenomen in de voorgestelde programmering voor het MPB 2021.
- De optimalisatiemaatregelen op de route 't Goylaan/Socrateslaan zijn voorzien in het project "Herinrichting Socrateslaan". Uitzondering hierop is de herinrichting/optimalisatie van het kruispunt 't Goylaan – Linschotersingel (0,615 miljoen euro); deze is opgenomen in de voorgestelde programmering voor het MPB 2021.
- Het éénrichtingsverkeer op de Gansstraat en de herinrichting van de Waalstraat-oost zijn vooralsnog niet opgenomen, omdat hiernaar nader onderzoek plaatsvindt bij het opstellen van het IPvE/FO Vondellaan – Albatrosstraat. Bij de uitwerking van het IPvE/FO toetsen we of deze maatregelen inderdaad nodig zijn en wat de benodigde middelen hiervoor zijn. Dekking van deze mogelijke maatregelen wordt op basis van het IPvE/FO aangegeven bij de programmering van het MPB.
- Uit een eerste (indicatief) onderzoek volgt dat geluidsmaatregelen naar verwachting nodig zijn. De mogelijke kosten van deze maatregelen worden voorlopig geraamd tussen de 2-3 miljoen euro. We werken de mogelijke geluidsmaatregelen uit in de volgende IPvE/FO-fase. Daardoor is het op dit moment prematuur om dit al mee te nemen in de programmering. Gezien de samenhang met en de voortgang van de uitvoering van de andere projecten (Vondellaan en Ledig erf) wordt dit parallel aan de IPvE/FO-fase onderzocht. Dekking van deze mogelijke maatregelen wordt op basis van het IPvE/FO aangegeven bij de programmering van het MPB.

Vervolg

Mobiliteitsplan

Om te beoordelen of we met het mobiliteitsplan op de goede weg zijn, brengen we jaarlijks een monitor uit. Op basis van de resultaten uit de monitoring volgen we van jaar tot jaar hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. De volgende monitor, met cijfers over 2021, ontvangt u ongeveer tegelijkertijd met het Meerjaren Programma Ruimte. De opzet van deze monitor is gelijk aan die van eerdere jaren, waarbij uiteraard de nodige verschillen te zien zullen zijn als gevolg van de effecten van de coronamaatregelen. Het Mobiliteitsplan 2040 vraagt om nieuwe indicatoren. In het Mobiliteitsplan 2040 staat een overzicht van wat we de komende jaren in beeld willen brengen. Sommige van deze nieuwe indicatoren kunnen we volgend jaar al meenemen. Voor een aantal indicatoren zullen echter nieuwe geschikte databronnen gezocht moeten worden, waarna vervolgens inwinning en verwerking nog moeten starten. Dit zal in de komende jaren plaatsvinden. De edities vanaf 2022 breiden we daarom gefaseerd uit.

Het Mobiliteitsplan heeft als planhorizon 2040. Gedurende die 20 jaar zullen we met de realisatie van diverse projecten flink aan de weg timmeren om de doelstelling te verwezenlijken. Sommige maatregelen zijn geschikt om 'morgen' mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd. Maar er zijn ook maatregelen waar we pas over 10 tot 15 jaar een aanvang mee kunnen maken. In het Mobiliteitsplan hebben we een hoofdlijn in de programmering aangebracht door drie termijnen te onderscheiden. Naar mate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid van de programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe. Daarom overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. Wij gaan deze programmering uitwerken in een *Agenda Mobiliteitsplan van strategie naar realisatie.* Hierin laten we zien wat de fasering is van al deze projecten (planvoorbereiding en realisatie), beschrijven we de onderlinge samenhang in de tijd, evenals die met de diverse gebiedsontwikkeling en actualiseren we de totale investering. Dat doen we onder de paraplu van de investeringsstrategie RSU. Over het resultaat informeren wij u bij de agendering van de Voorjaarsnota en Meerjaren Programma Ruimte. Dat is ook het moment dat we u met de voortgangsrapportage bereikbaarheid informeren over de voortgang van de realisatie van de projecten die onderhanden zijn. Dit doen we voor het eerst in 2022.

De planning is dat we op basis van de ingediende inspraakreacties nog voor het zomerreces een besluit nemen over de Parkeervisie, die we dan vervolgens ter vaststelling aan u voorleggen.

Zuidpoort
Na vaststelling van variant 4A als onderdeel van het mobiliteitsplan voeren we als onderdeel van de herinrichtingsprojecten Ledig Erf en Vondellaan een (faserings-)studie uit naar de volgorde van realisatie van de projecten in de periode 2024-2025. Hierbij geldt dat bij de toegekende subsidiebijdrage in het kader van Aanpak bereikbaarheid Randstadspoorstation voor het herinrichtingsproject Ledig Erf en de route Vondellaan-Albatrosstraat in 2024 moet zijn gerealiseerd. Hierbij gaat het naast de projecten in de Zuidpoort, zoals de herinrichting/autoluw maken Ledig Erf en de herinrichting Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat ook om (nader onderzoek naar) de aanvullende maatregelen in de omgeving. Indien uit het onderzoek blijkt dat nadere maatregelen nodig zijn zullen we bij het MPB een voorstel opnemen.

Participatie

Mobiliteitsplan
Tijdens de totstandkoming van het plan is meerdere malen overlegd met diverse belanghebbenden, lokale en regionale overheden en maatschappelijke instanties. Belangrijkste momenten daarvoor waren het gesprek met de stad in november 2019, twee digitale workshops met inwoners in juni 2020 en verschillende werksessies met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers.

Tijdens de inspraakperiode van 8 december 2020 tot 1 februari 2021 is het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op dit plan. Op 15 december 2020, 11 en 18 januari 2021 zijn er Informatieavonden geweest, waarin de hoofdlijn van het mobiliteitsplan is toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd om te bezien of het Mobiliteitsplan 2040 aangepast kan of moet worden. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze nota beantwoord. Het resultaat is te lezen in de *Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan 2040*.

Zuidpoort
Over de varianten van de Zuidpoortstudie heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden (ruim 1800 reactie op denkmee.utrecht.nl, 42 digitale spreekuren, 18 interviews en klankbordgroep met 11 organisaties). Uit de participatie komt een divers beeld naar voren (zie ook bijlage 1), waarbij een meerderheid van de respondenten aangeeft één of meerdere maatregelen voor het weren van doorgaand autoverkeer te ondersteunen. Bij de verdere uitwerking van de projecten zal in de verschillende fasen om de komen tot een vastgesteld definitief ontwerp op de gebruikelijke momenten participatie plaatsvinden (consultatie van IPvE/FO en later van het VO).

Communicatie

Als het Mobiliteitsplan 2040 is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.
Als variant 4A is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente.
- Via denkmee.utrecht.nl zijn de uitkomsten van de participatie bekend gemaakt;
- De actieve deelnemers aan de participatie (interviews, klankbordgroep) zijn per mail geïnformeerd.

Bijlagen

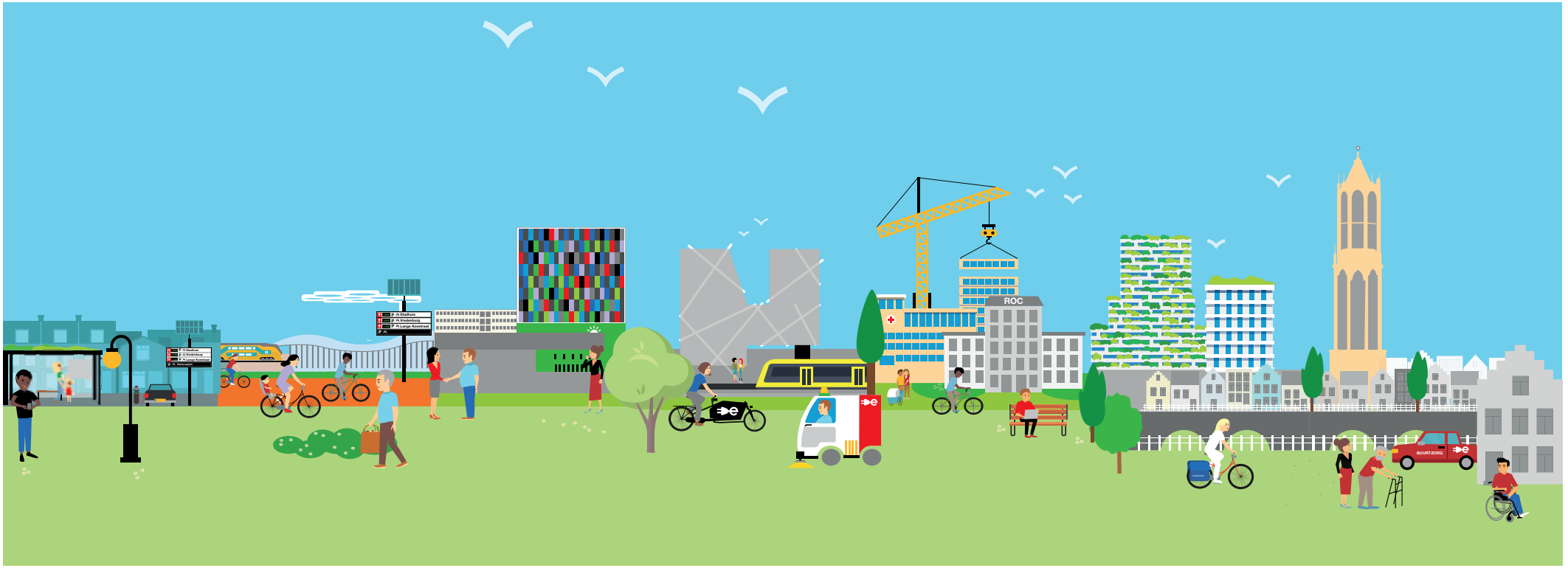
Bijlagen besluitvorming
1. Mobiliteitsplan Utrecht 2040

Bijlagen informatief
2. Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan 2040 en bijlage met overzicht inspraakreacties en beantwoording

3. Afschriften van brieven aan en de reacties van Provincie Utrecht, gemeente De Bilt, gemeente Nieuwegein, ProRail, Rijkswaterstaat Directie Utrecht, NS, Politie
4. Samenvatting wijzigingen Mobiliteitsplan 2040 t.o.v. SRSRSB
5. Rapport Kwaliteit in de Zuidpoort
6. Participatieverslag Zuidpoort

Mobiliteitsplan 2040

Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

Colofon

Ter vaststelling aangeboden aan gemeenteraad, april 2021
Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Deze publicatie is opgesteld door de gemeente Utrecht, met ondersteuning van APPM. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.

Concept en vormgeving: Utregse Ontwerpers i.s.m. Lawine visuele communicatie

Fotografen: Ronald Tamse, Stefan van der Voort, Het Utrechts Archief, Jurjen Drenth, Kees-Jan Bakker, Robert Oostbroek, Merijn van Vliet, Renzo Gerritsen, Kamiel Scholten, Juri Hiensch, Edwin van Wanrooij, Petra Appelhof, Claire Bontje, Geert Broertjes, Gerrit Serné, Ilona Hulshof.



Voorwoord



Onze mooie stad Utrecht is in beweging en groeit hard. Het aantal inwoners van Utrecht verdubbelt tussen 2000 en 2040. U en al onze nieuwe inwoners en bezoekers gun ik een prettige en gezonde stad waarin u zich gemakkelijk en snel kunt verplaatsen, met voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten, voor groen, spelen en sporten. Daarom zetten wij al jarenlang in op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit dus. Dit moet een goed alternatief voor de (eigen) auto zijn. Hoe wij deze lijn doorzetten en tegelijkertijd een schaalsprong maken naar een heel ander mobiliteitssysteem leest u in voorliggend mobiliteitsplan 2040.

U leest over hoe we willen investeren in een veel beter regionaal OV-systeem ('Wiel met Spaken') en nog meer fietsverbindingen willen maken om grote stromen fietsers beter te spreiden. Over hoe we ook na de coronacrisis kunnen vasthouden aan één dag extra thuiswerken. En hoe we werken aan het ontwikkelen en verbeteren van mobiliteitsdiensten zoals elektrische deelauto's en bakfietsen als mooi alternatief voor een eigen auto.

Dit plan is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Het beschrijft hoe we de grote groei tot aan 2040 gaan opvangen en kent een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht, waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt. We hebben hierbij aandacht voor de klimaatopgave, de energietransitie, vergroening en een gezonde omgeving voor bewoners en bezoekers. Hoewel de toekomst zich nooit helemaal laat voorspellen ben ik blij dat we nu een plan kunnen voorleggen met een heldere stip op de horizon waar we in stappen naartoe kunnen werken.

Het bereiken van al onze ambities kan alleen als we samen de schouders eronder zetten. Het vraagt wat van werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers. Het vraagt ander reisgedrag van een deel van onze bewoners en bezoekers. En last but not least: er zijn forse investeringen nodig. Hierover zijn we in gesprek met Rijk en regio. Gelukkig hebben we afgelopen najaar al een mooie afspraak kunnen maken over een gezamenlijke eerste investering in het Wiel met Spaken om Utrecht Centraal en de binnenstad ontlasten en Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken.

Zo werken we samen aan een gezonde, bereikbare en prettige stad voor iedereen.

Lot van Hooijdonk
wethouder Mobiliteit, Energie en Groen
Gemeente Utrecht



Samenvatting

Utrecht zet onverminderd in op gezond en slim verplaatsen

Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. Intussen moeten we het met dezelfde ruimte blijven doen. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en jouw straat rustiger en veiliger.

Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit geactualiseerde mobiliteitsplan waarbij de horizon is verlegd van 2025 naar 2040 zetten we vol in op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling. We werken hier stap voor stap aan.

Waar werken we naar toe?

Als we kijken naar het jaar 2040, hoe ziet Utrecht er dan uit en hoe verplaatsen we onszelf? 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. Vrijwel elke wijk heeft een centrum 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.

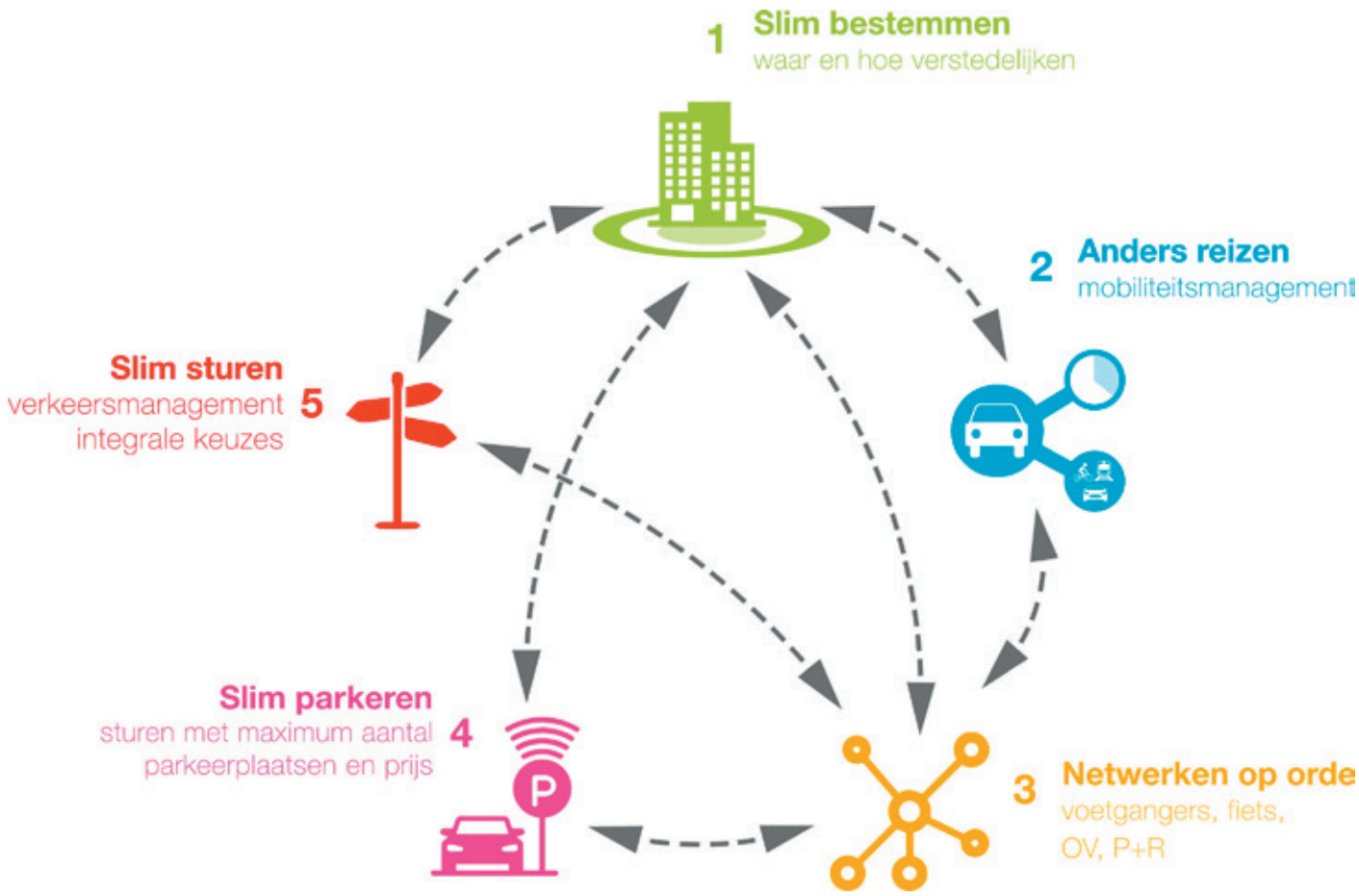
Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Hoe gaan we dat doen?

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. We gaan voor ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’; 5 stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Dit mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma’s. We houden goed in de gaten hoe de mobiliteit ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen.



Utrechtse mobiliteitsaanpak



1 Slim bestemmen

De groei van de stad stimuleren we langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen brengen we hiermee dichter bij elkaar zodat mensen minder hoeven te reizen.

2 Anders reizen

Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad gaan we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het Coronavirus.

3 Netwerken op orde

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, zetten we zowel voor fiets als OV in op spreiding van deze reizigers. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én voorkomen we knelpunten die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. We werken aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om je fiets makkelijk en veilig te stallen. We spreiden het fietsverkeer over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëren we voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routesom het centrum heen en sluiten we het fietsnetwerk beter aan op de OV-knooppunten aan het Wiel. Ook zorgen we daarnaast voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.

Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept Wiel met Spaken als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het netwerk bestaat uit spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum. En uit directe en frequente wielverbindingen tussen de regio, P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de knooppunten (waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen), kunnen reizigers zeer comfortabel overstappen (ook op fiets en deelmobiliteit). Deze knooppunten zijn interessant voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



4 Slim parkeren

Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Een deel van de bezoekers parkeert gemakkelijk bij een 'P+R 2.0' buiten de Ring Utrecht. Hier kunnen ze overstappen op (deel) fiets en OV.



5 Slim sturen

We gaan beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en maken we de groei mogelijk van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. Waar het knelt, sturen we op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doen we aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Bij de oversteek Vredenburg/Catharijnesingel(uitgewerkt plan), het Ledig Erf (participatie) en op het Utrecht Science Park (in studie) faciliteren we het doorgaand autoverkeer niet meer. Hier is de ruimte nodig voor lopen, fietsen en andere functies, zoals verblijven en groen.

Wat zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016?

De basis van het mobiliteitsplan uit 2016 blijft overeind. Wel voegen we onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

- Netwerk op orde voor het OV: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.
- Netwerk op orde voor de fiets: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.
- Netwerk op orde voor de multimodale reis: we faciliteren de multimodale reis door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.
- Anders reizen: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het coronavirus.
- Slim parkeren: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Parkeren gebeurt steeds minder bij de bestemming en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.
- Slim sturen: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.



Vredenburg in 1969 (Bron: Het Utrechts Archief)



Vredenburg nu

Niet alles in hetzelfde tempo

Een nieuwe tramlijn leg je niet in een paar jaar aan. De investeringen zijn hoog en de voorbereiding duurt lang. Ook verdwijnen niet van de ene op de andere dag parkeerplaatsen in bestaande wijken. Dat gebeurt voorlopig alleen op initiatief van bewoners. We starten met het toepassen van de nieuwste uitgangspunten in de nieuw te ontwikkelen gebieden en gaan daarna langzaam maar zeker nieuwe concepten introduceren in de bestaande wijken. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan. Nu kun je je toch ook niet meer voorstellen dat we in 1970 onze auto parkeerden op het Vredenburg of de Neude?

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 10
- 1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht 11
- 1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan 12
- 1.3 Status van dit mobiliteitsplan 13
- 1.4 Leeswijzer 15

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad 16
- 2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven 16
- 2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert 19
- 2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem 28

3. Onze visie: De bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven 29
- 3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen 30
- 3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan 32
- 3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040 34
- 3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad 38
- 3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak 40

4. Slim bestemmen (stap 1) 44
- 4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht 45
- 4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen 51

5. Anders reizen (stap 2) 53
- 5.1 Stimuleren van minder reizen 55
- 5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip 56
- 5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen 59

6. Netwerken op orde (stap 3) 62
- 6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken 64
- 6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes 70
- 6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden 80
- 6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer 98
- 6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming 107
- 6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld 112

7. Slim parkeren (stap 4) 117

8. Slim sturen (stap 5) 122
- 8.1 Principes van Slim sturen 124
- 8.2 Integrale keuzes tussen netwerken 129
- 8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement 142
- 8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie 144

9. Programmering van projecten van stedelijk belang 145
- 9.1 Afwegingskader 146
- 9.2 Fasering op hoofdlijnen 146
- 9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen 150
- 9.4 Benodigde samenwerking 151

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het Mobiliteitsplan 152
- 10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel 153
- 10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen 154
- 10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad 155
- 10.4 Effecten voor de regio 160
- 10.5 Analyse en sturing per stap 162

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten 169



1. Inleiding

Utrecht kent een dynamische ontwikkeling. Naar verwachting groeit de stad van ruim 350.000 inwoners nu naar ruim 450.000 inwoners in 2040. Dit zal het aanzien en gebruik van de stad fundamenteel veranderen. De mobiliteit groeit ook mee, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. In dit mobiliteitsplan wordt onze visie op mobiliteit in een groeiende stad verduidelijkt en worden de keuzes die nodig zijn om de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden aangescherpt. Zo werkt Utrecht aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.



Station Lunetten







Het huidige Westplein verandert in een groen Lombokplein waar je kunt wonen en genieten van groen en water

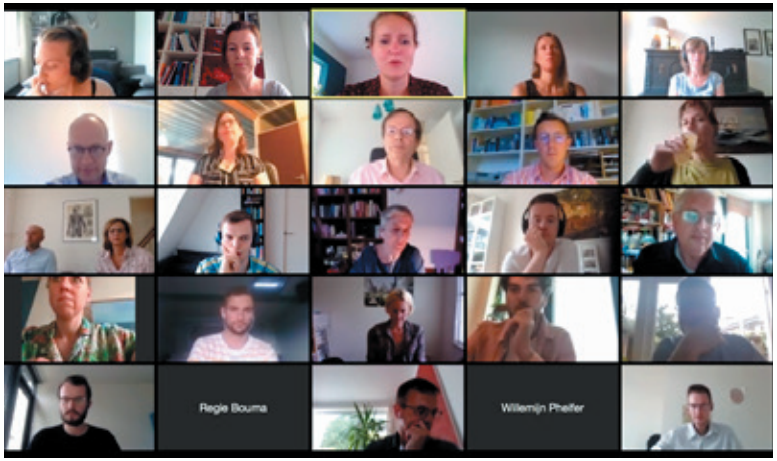
1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht

Een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht op lange termijn. Met het verlengen van het mobiliteitsplan naar 2040 versterken we de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit. Daarnaast scherpen we onze visie en de keuzes op het gebied van mobiliteit aan om zo meer houvast te bieden voor de uitvoering van projecten. Het mobiliteitsplan bevat ook informatie voor inwoners, bezoekers, bedrijven, onderwijsinstellingen, medeoverheden en andere belanghebbenden over hoe we mobiliteit in de stad schoon en duurzaam vorm willen geven. Samen met hen willen we invulling geven aan onze ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen. Zo zorgen we voor voldoende ruimte om de groei van Utrecht in de stad mogelijk te maken. Daarmee leveren we een bijdrage aan de ambitie uit het Nationaal Preventieakkoord om Nederland gezonder te maken en aan de afspraken uit het Klimaatakkoord.



1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is opgesteld in overleg met bewoners, maatschappelijke organisaties, werkgevers, kennisinstellingen, provincie, omliggende gemeenten en het Rijk. Vanaf het begin is een interactief werkproces doorlopen. In diverse bijeenkomsten in 2019 en 2020 heeft de gemeente samen met bewoners, organisaties en andere overheden nagedacht over de wenselijke verkeersnetwerken en de bijbehorende maatregelen. Dat gebeurde niet alleen tijdens het gesprek met de stad in november 2019 en twee digitale workshops met inwoners in juni 2020, maar ook tijdens diverse werksessies met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers. Het bewonersinitiatief Het Wiel heeft tussentijds als klankbord voor de gemeente gefungeerd.



Online sessies met bewoners, 18 en 22 juni 2020





Gesprek met de stad, 25 november 2019

Jurjen Lerou - Denktank Het Wiel

“In denktank Het Wiel ontmoeten bewonersgroepen uit verschillende wijken elkaar sinds 2017. Ons doel is het college te stimuleren met meer lef, toekomst-gerichter en integraal te werken aan de mobiliteit van onze stad. We hebben constructief meegedacht in de totstandkoming van het mobiliteitsplan, tonen initiatief, doen zelf onderzoek en geven tegengas als dat nodig is.”



1.3 Status van dit mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan 2040 is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, volgens de Planwet verkeer en vervoer (1998) en maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente. Het mobiliteitsplan is dus primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren. Bewoners en organisaties kunnen zienswijzen indienen bij de besluitvorming van het mobiliteitsplan. Pas bij de daarop volgende besluitvorming van uitwerkingsprojecten (bijvoorbeeld verkeersbesluiten en planologische besluiten) is bezwaar en beroep mogelijk, omdat deze besluiten wel direct rechtsgevolg hebben richting de samenleving.



Jeroen Willem Klomps – wethouder Stichtse Vecht, namens de U10

“De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.”



Het mobiliteitsplan is een verlenging en aanscherping van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 en heeft 2040 als planhorizon. Voor deze termijn is gekozen vanwege de sterke samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die ook 2040 als horizon heeft en die de belangrijke keuzes over ruimtelijke ontwikkeling van de stad presenteert. De lange voorbereiding en doorlooptijd van grotere mobiliteitsprojecten speelt ook een rol.
Om op tijd – en vaak samen met andere organisaties - de benodigde investeringen, ruimtereserveringen en uitwerking van projecten te organiseren, moet verder vooruit gekeken worden. Dat gebeurt al volop in het programma U Ned waarin Rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht werken op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder de uitwerking van het verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij en de MIRT-verkenning OV en Wonen. Tegelijkertijd vormt dit mobiliteitsplan het beleidskader voor verschillende uitwerkingen binnen de gemeente. Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan studies en/of projecten binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.

De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

[1] MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het investeringsprogramma van de Rijksoverheid voor infrastructuurnetwerken

1.4 Leeswijzer

Dit mobiliteitsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in en rond Utrecht beschreven en kijken we vooruit naar 2040. Na een analyse van de verwachte situatie in 2040 zonder aanvullende maatregelen volgt het visiehoofdstuk (hoofdstuk 3). Daarin leggen we uit hoe we invulling geven aan de ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Dat gebeurt op basis van 10 doelen en aan de hand van ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’. De vijf stappen uit deze aanpak komen terug in de daarop volgende hoofdstukken:

1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4): hierin staat de koppeling van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling centraal
2 Anders reizen (hoofdstuk 5): gaat in op ander reisgedrag van verschillende doelgroepen
3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6): beschrijft de benodigde netwerken van de verschillende vervoerwijzen
4 Slim parkeren (hoofdstuk 7): gaat in op de rol van parkeren bij het sturen op verkeersstromen en het vergroten van de leefbaarheid
5 Slim sturen (hoofdstuk 8): verduidelijkt de totale sturing op en de prioritering binnen het netwerk als basis voor herinrichtingen en verkeersmanagement.

In hoofdstuk 9 (Programmering van projecten van stedelijk belang) komen vervolgens de lijnen uit de eerdere hoofdstukken samen. Hoofdstuk 10 (Onderbouwing en effecten) geeft kwalitatief en kwantitatief weer hoe maatregelen bijdragen aan de gestelde doelstellingen en welke effecten dit heeft op de mobiliteit in stad en regio. Tot slot beschrijft hoofdstuk 11 (Monitoring en evaluatie) hoe we de voortgang van het mobiliteitsplan de komende jaren op straat meten en evalueren.



Kruispunt Vredenburg

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad

2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven

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 Europa[2]. 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.



Busbaan Transwijk



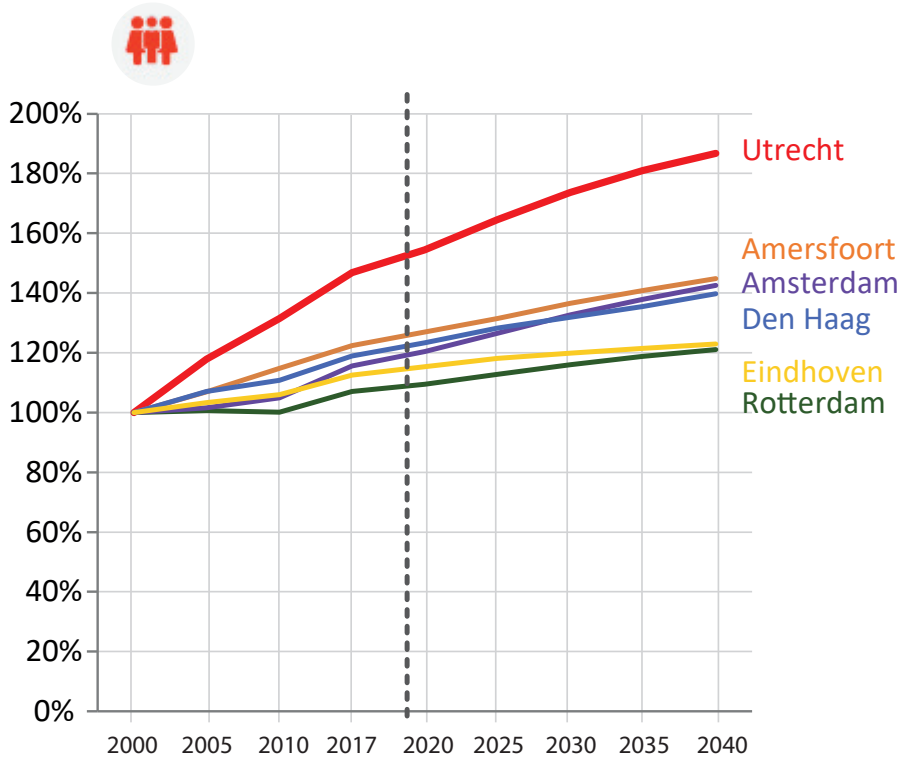
[2] https://invest.utrechtregion.com/top-meest-competitieve-regios/regio-utrecht-opnieuw-in-top-van-europas-meest-concurrerende-regios

Wonen

De bevolking van Utrecht groeit al ruim 20 jaar met gemiddeld 5.000 inwoners per jaar. Deze groei zet naar verwachting door, waardoor de stad naar verwachting rond 2040 ruim 450.000[3] inwoners telt. Daarmee verdubbelt het aantal inwoners in 40 jaar tijd (tussen 2000 en 2040). Het aantal inwoners neemt tussen 2020 en 2040 toe met 28%. Ook het aantal inwoners van de regio Utrecht groeit stevig door. Utrecht is een studentenstad waar veel studerende jongeren en starters wonen. Van de overige huishoudens in Utrecht bestaat 21% uit tweepersoonshuishoudens zonder kinderen, 21% uit een paar mét kinderen en 6% uit eenoudergezinnen. Het aandeel jonge kinderen in de stad neemt relatief gezien de laatste jaren wat af, terwijl het aandeel ouderen toeneemt. De verwachting is dat het aantal inwoners met een belemmering (vooral bewegingsaandoeningen) daarom de komende jaren ook zal toenemen. Door de enorme groei van de stad neemt het aantal inwoners voor elke leeftijdscategorie toe.

	2019	2040
Inwoners	352.940	455.000
Woningvoorraad	153.845	+ 60.000
Banen	261.165	+ 70.000

Groei van Utrecht (wonen en werken)



Figuur: Bevolkingsgroei

[3] Bevolkingsprognose 2019

Werken

De werkgelegenheid in Utrecht groeit naar verwachting met gemiddeld ruim 4.000 banen per jaar, waarmee Utrecht in 2040 naar verwachting 350.000[4] arbeidsplaatsen heeft. Dit komt neer op ruim 25% groei tussen 2020 en 2040 en een verdubbeling van het aantal werkplekken tussen 2000 tot 2040. De sterke groei van de werkgelegenheid in de centrale stad is een ontwikkeling die in alle steden zichtbaar is. Dit komt onder andere voort uit de behoefte bij met name de zakelijke dienstverlening om dichtbij concentraties van potentiële werknemers én dichtbij OV-knoop-punten te zitten.

Utrecht is een forenzenstad. Zo'n 70% van de werkgelegenheid wordt op dit moment ingevuld door werknemers van buiten de gemeente. Ook werkt ruim 50% van de inwoners van Utrecht buiten de gemeente. Bijna de helft van de forenzen die in Utrecht werkt, doet dat op 1 van de 5 grote kantorenlocaties: Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven/Kanaleneiland en het Utrecht Science Park/ Rijnsweerd. Naar verwachting zal het aandeel forenzen door de verdere groei van werkgelegenheid verder toenemen[5].

Recreëren en verblijven

Met de groei van het aantal inwoners en bezoekers van de stad en de regio zal de behoefte om te recreëren, sporten, winkelen, op het terras te zitten of naar een restaurant te gaan in dezelfde mate meegroeien. Een deel van deze behoefte kan opgevangen worden in de wijken, een deel in nieuwe gebiedsontwikkelingen, maar een deel zal ook extra ruimte voor verblijven vergen in de binnenstad. Daarmee neemt de druk op de openbare ruimte in Utrecht toe en dat geldt in het bijzonder voor de binnenstad. Binnenstedelijke ontwikkeling moet hand in hand gaan met vergroening en het versterken van de openbare ruimte om daarmee te voldoen aan de behoefte van groen in de leefomgeving en een veilige en prettige openbare ruimte voor iedereen.



[4] Betreft een voorlopige schatting. Cijfers worden in de RSU nog geactualiseerd

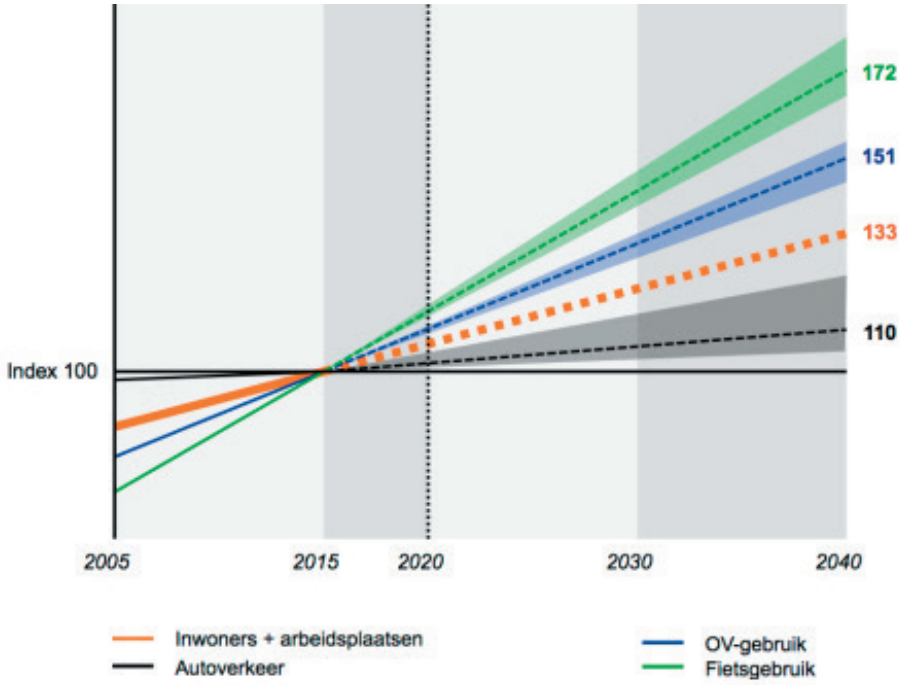
[5] Utrecht monitor

2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert

De groei van de stad zorgt voor meer mobiliteit. De prognoses hiervoor gaan uit van ongeveer 35% meer verplaatsingen in 2040 ten opzichte van 2015. De groei treedt voornamelijk op bij fiets (72%) en OV (51%). Het autoverkeer groeit relatief minder hard met zo'n 10%. Groeicijfers betreffen de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040.



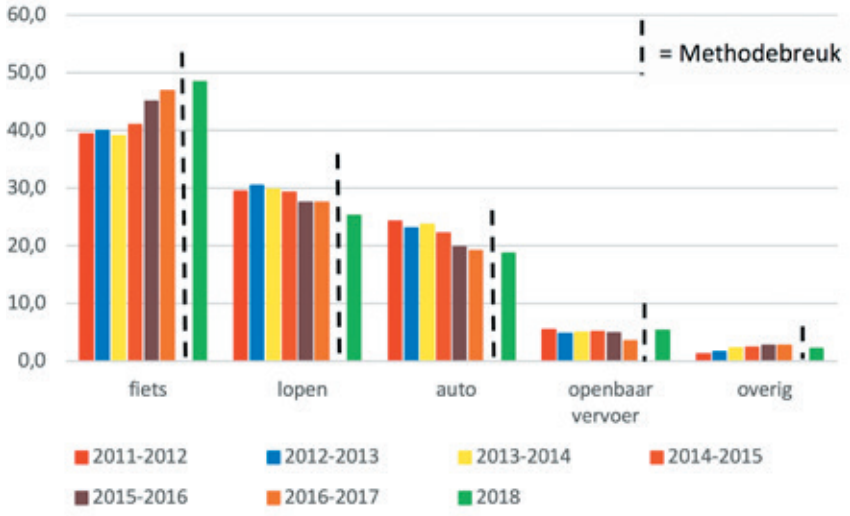
Fietsdrukte Smakkelaarsveld



Figuur: Groei van het aantal verplaatsingen per vervoerwijze tussen 2015 en 2040, waarbij indexcijfers zijn weergegeven ten opzichte van 2015. Een indexcijfer 133 betekent 33% groei. Groeicijfers gaan over de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040. De bandbreedte in de figuur illustreert dat er nog allerlei onzekerheden zijn. De cijfers betreffen het vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (dus de stad ten oosten van de A2). Voor het deel Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern zijn de ontwikkelingen iets anders, maar ook daar neemt het aandeel fiets en OV toe ten opzichte van de auto.

Deze ontwikkeling per vervoerwijze is al enkele jaren gaande en niet nieuw. De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Ook een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid[6] over de periode van 2005-2015 laat een forse groei van het aandeel fiets zien en tegelijkertijd een daling van het aandeel auto. Naar verwachting zet deze verschuiving door richting 2040.

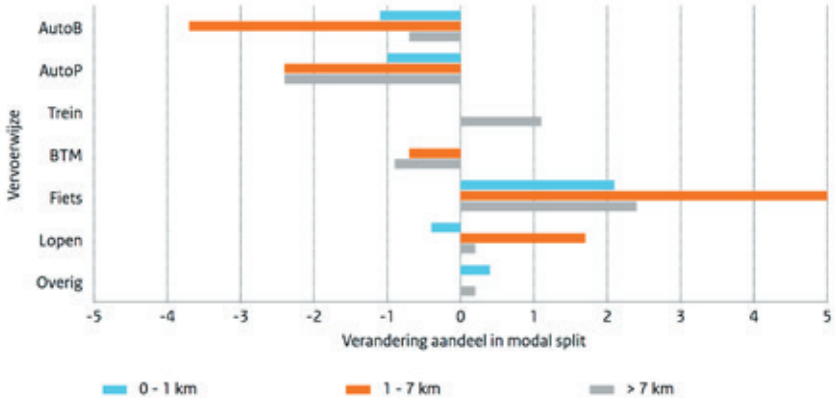
Aandeel vervoerwijze op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%)



Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018: ODiN. Vanwege de overgang naar een nieuwe onderzoeksmethode kunnen de cijfers van 2018 niet met de cijfers van voorgaande jaren vergeleken worden

Deze verschuiving in welk vervoermiddel mensen gebruiken in stedelijk gebied komt enerzijds doordat inwoners van steden minder belang hechten aan het reizen per auto en vaker kiezen voor een duurzamer alternatief. Tegelijkertijd kiezen steden, ook Utrecht, al jarenlang voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte ter ondersteuning van lopen, fietsen en OV en het geven van minder prioriteit en ruimte aan de auto. Dit kan vaak ook niet anders, omdat de ruimte er simpelweg niet is in de steden om meer auto's te faciliteren.

Verandering 2005-2015 van de modal split (op basis van verplaatsingen), in procentpunten, in stadsgewest hoogstedelijk Utrecht

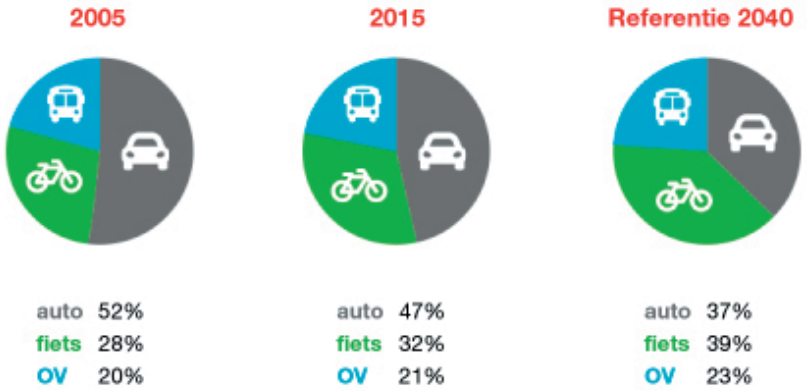


Bron: KIM 2019

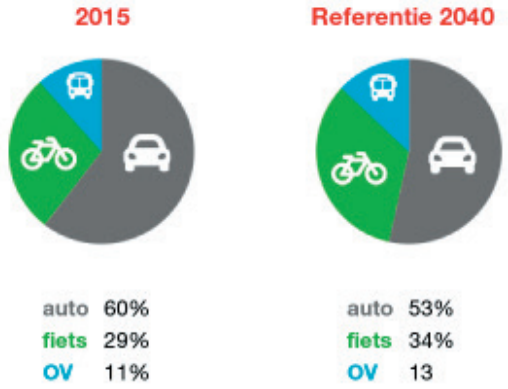
[6] Mobiliteit in Stedelijk Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, 2019

Ondanks dat we de toekomst niet precies kunnen voorspellen, kunnen we op basis van huidige vervoerstromen, het huidige reisgedrag en trends een onderbouwde inschatting van deze ontwikkelingen maken. Dit noemen we een prognose. Prognoses over mobiliteit in de toekomst maken we met een verkeersmodel. Het Utrechtse verkeersmodel VRU[7] heeft als basisjaar 2015. Dat betekent dat we alle prognoses afzetten tegenover 2015 als referentie. De ontwikkeling van de mobiliteit tussen 2015 en 2020 gebruiken we om te toetsen of de prognose en recente ontwikkelingen in elkaars verlengde liggen.





Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid. Cijfers betreffen vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.



Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid voor Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

[7] Verkeersmodel Regio Utrecht, versie 3.4

Meer lopen door verdichting van de stad

In Nederland wordt meer dan de helft van de verplaatsingen tot 1 kilometer afstand te voet afgelegd. In Utrecht wordt 25-30% van alle verplaatsingen te voet gemaakt[8]. Hierbij telt het lopen naar de auto of het openbaar vervoer nog niet eens mee. Het aandeel lopen is in de afgelopen jaren iets afgenomen, ten gunste van fietsen. Dat komt onder andere door de bouw van Leidsche Rijn met relatief langere verplaatsingsafstanden naar veel bestemmingen in Utrecht. Met de verdichting van de stad neemt het aandeel lopen naar verwachting weer toe. De mate waarin dit gebeurt, hangt af van de kwaliteit van de omgeving en de aantrekkelijkheid van looproutes in de stad. In en rondom de binnenstad en Utrecht Centraal komt de voetganger steeds meer in de knel, ofwel door te weinig ruimte ofwel door looproutes met omwegen. Deels is dit tijdelijk (alle verbouwingen in het stationsgebied) en maar deels wordt dit structureel (meer ruimte-claims door bebouwing, barrières van infrastructuur en hindernissen op de stoep) als we de voetganger niet meer ruimte geven.



Korte Jansstraat (heringericht in 2014)

[8] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Modal split

Enorme groei fiets vraagt om schaalsprong

In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik de afgelopen jaren met gemiddeld 3-5% per jaar gestegen[9].
De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Ook raken de fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal dan overvol ondanks de enorme capaciteitsuitbreidingen van de afgelopen jaren. Nu al is het fietspad op het Vredenburg het drukste fietspad van Nederland en zijn de grote fietsenstallingen bij Utrecht Centraal (Stationsplein en Jaarbeursplein) soms al vol. Steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen vergroten de druk op het netwerk.

Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt, (het gevoel van) onveiligheid toeneemt en kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) in de spits niet meer overal kunnen (of willen) komen met de fiets. Drukke fietsroutes en het stallen van fietsen leveren overlast op voor de omwonenden en voetgangers die moeilijk kunnen oversteken. Als we daar niets aan doen, wordt dit in en rond de binnenstad, rondom Utrecht Centraal en op routes naar het Utrecht Science Park een groot probleem.

[9] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Groei fietsverkeer op vaste telpunten

Uit onderzoek[10] blijkt dat in Utrecht 63% van de schoolfietsroutes te smal is. Hoewel Utrecht daarmee minder slecht scoort dan het landelijk gemiddelde (81%) is de achterstand aanzienlijk. Volgens het onderzoek gaat het in Utrecht om 66 kilometer fietspad dat te smal of veel te smal is. Uit een eerste bestudering van de analyse blijkt dat de krapte vrijwel in heel de stad speelt.

Groei openbaar vervoer leidt tot overbelasting van Utrecht Centraal

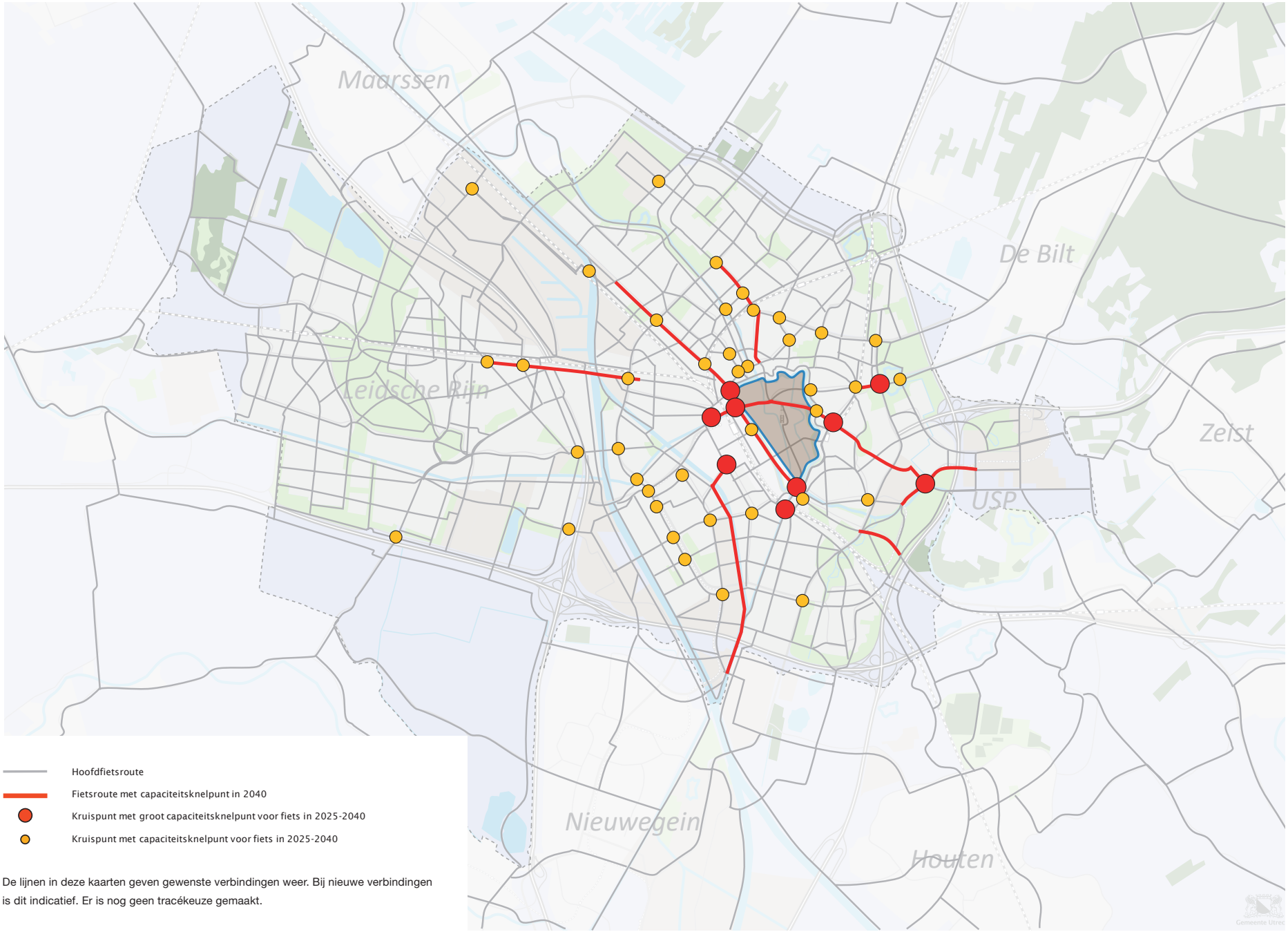
De verdichting van de stad en de groei van het aantal forenzen van buiten Utrecht heeft in de afgelopen jaren geleid tot fors meer OV-gebruik. Met name het gebruik van de trein en de OV-fiets in het algemeen en het vervoer naar het Utrecht Science Park in het bijzonder is flink toegenomen. Door de genoemde trends verwachten we dat de vraag naar openbaar vervoer in 2040 zo'n 50% toeneemt ten opzichte van 2015. Dit heeft vooral invloed op de directe omgeving van Utrecht Centraal als we verder geen maatregelen treffen. Het openbaar vervoer in Utrecht is namelijk zo georganiseerd dat Utrecht Centraal fungeert als de spin in het web. Veruit de meeste overstappen in Utrecht (ongeveer tweederde) vindt plaats op Utrecht Centraal. In en rondom Utrecht Centraal kunnen de huidige bussen, trams (met name de Uithoflijn), fietsenstallingen en haltes deze groei niet aan[11]. Op de aanwezige infrastructuur is er geen ruimte voor extra bussen en trams naar Utrecht Centraal. Ook zitten (kruisende) stromen voetgangers, fietsers, bussen, trams, taxi`s en auto's elkaar op steeds meer plekken in de stad in de weg zonder aanvullende maatregelen. Hierdoor functioneert het OV-systeem steeds minder snel, betrouwbaar en veilig. Op meerdere drukke OV-corridors (onder andere in de binnenstad, maar ook op de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan) gaan zoveel bussen rijden dat de omgeving hier bij het uitblijven van aanvullende maatregelen veel last van ondervindt, ook omdat oversteken lastig wordt.



Drukte op Utrecht Centraal

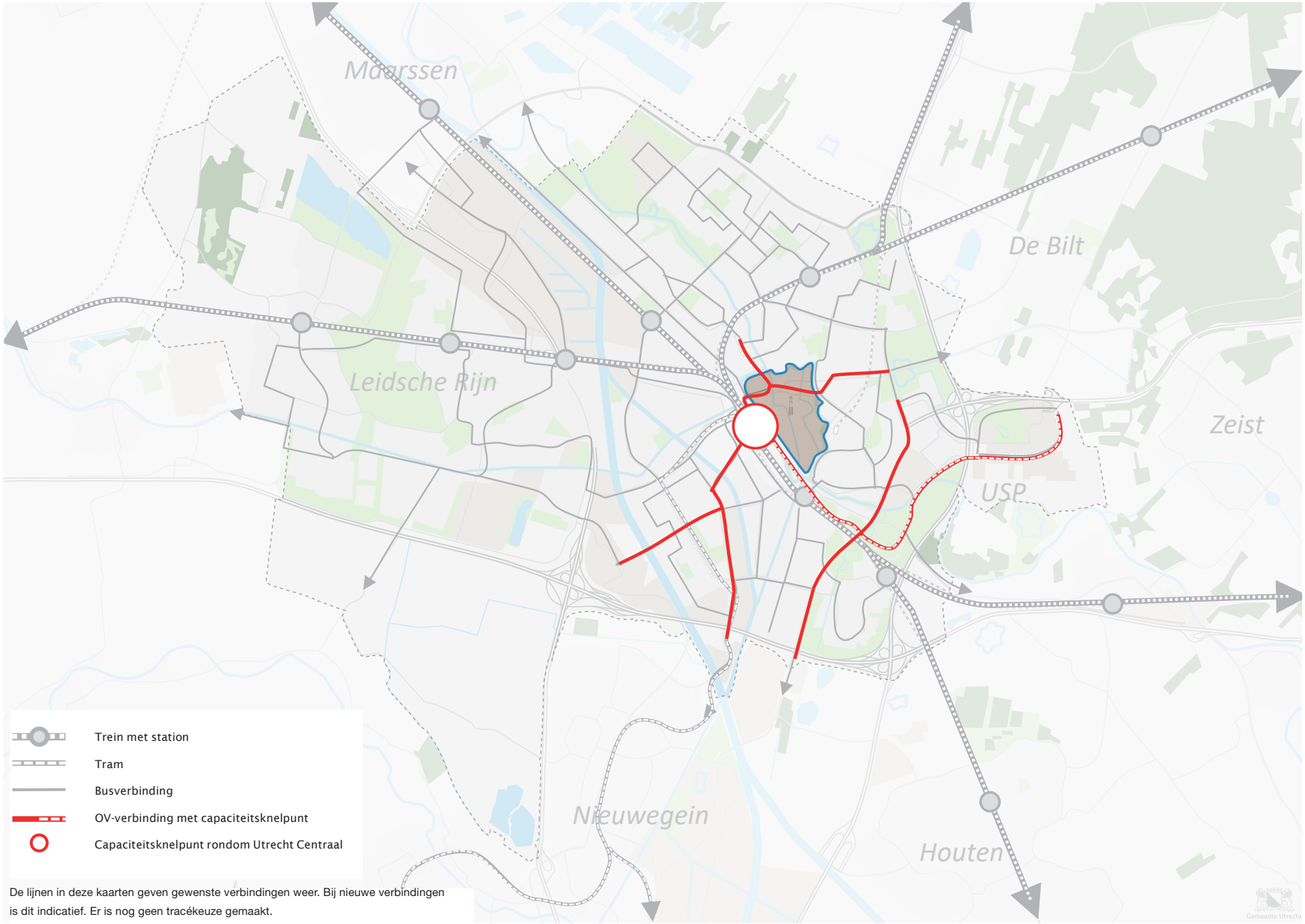
[10] Bron: Onderzoek Sweco: https://www.sweco.nl/nieuws/nieuwsartikelen/2020/sweco-onderzoek-voor-bouwend-nederland/

[11] Bron: U Ned Pre-verkenning Multimodale knoop Utrecht Centraal



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk bij ongewijzigd beleid



Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in openbaar vervoernetwerk bij ongewijzigd beleid

Corona laat zien dat trendbreuk mogelijk is

Sinds maart 2020 staat de wereld door het coronavirus op zijn kop. Ook op het gebied van mobiliteit is hierdoor sprake van een trendbreuk, want in één klap gingen mensen massaal thuiswerken waardoor er vrijwel geen woon-werkverkeer meer was, werd het openbaar vervoer gemeden en werd er meer gewandeld en gefietst. Wat dit voor de toekomst betekent is nog erg onzeker. Met ons gemeentelijk beleid zetten we in op het behouden van de positieve mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen (meer thuiswerken, spitsmijden en lopen en fietsen). Ongewenste mobiliteits-effecten van de coronamaatregelen, zoals minder OV-gebruik en (een mogelijke) toename van het autoverkeer willen we juist zoveel mogelijk tegengaan. Het uitbreken van het Coronavirus laat tegelijkertijd zien hoe lastig de ontwikkeling van de mobiliteit te voorspellen is.

Meer auto's op de Ring Utrecht, het stedelijke wegennet zit vol, parkeerdruk neemt toe

De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen. Zowel het stedelijke wegennet als de snelwegen zijn zodanig druk, dat een klein knelpunt of kleine vertraging tot file op het netwerk leidt. Het gevolg is dat automobilisten bijvoorbeeld bij vertraging op de snelweg besluiten om (verder) door de stad te rijden, waardoor de doorstroming in de stad stagneert. Door de groei van het aantal inkomende forenzen verwachten we zonder verdere ingrepen een grote groei van het autogebruik naar de belangrijke werklocaties. Deze groei leidt tot knelpunten op de Ring Utrecht, bij vrijwel alle op- en afritten aan de Ring Utrecht en op het stedelijke wegennet naar deze werklocaties. Doordat veel van deze verplaatsingen op de drukste momenten van de dag (ochtend- en avondspits) plaatsvinden, zien we dat de spitsfiles langer duren en vaker voorkomen. Zonder aanvullende maatregelen neemt de overlast van het verkeer toe, neemt de nationale, regionale en lokale autobereikbaarheid af en stagneert de groei en ontwikkeling van de stad. Bij grote werklocaties neemt de parkeerdruk toe, waardoor werknemers en bezoekers in de directe (woon)omgeving een parkeerplaats proberen te vinden. Op verschillende plekken in Kanaleneiland, Rijnsweerd Zuid, de Dichterswijk, de Rivierenbuurt, Nieuwegein-Noord en Zeist-West is de parkeerdruk daarom nu overdag vaak al hoger dan na werktijd. Dit zorgt voor overlast.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. 40% van de Utrechters is tevreden over de verkeersveilig-heid in de eigen buurt. 27% van de Utrechters geeft aan vaak last te hebben van gevaarlijk verkeer in de buurt. 15% van de Utrechters heeft vaak last van fietsers op de stoep, 10% van auto's of bussen die dicht langs de stoep rijden. Deze laatste twee problemen spelen vooral in de binnenstad. 'Verkeersproblematiek' is al jaren het door Utrechters meest genoemde buurtprobleem dat volgens inwoners moet worden opgelost.



Avondspits op snelweg A28 bij het Utrecht Science Park

Kerncijfers verkeersveiligheid

	2016	2017	2018	2019**
Verkeersongevallen*	2242	2062	1905	1742
Verkeersgewonden*	581	519	490	414
Verkeersdoden*	7	3	7	5

Figuur: Cijfers verkeersveiligheid Utrecht Monitor[12]

* Betreft alleen verkeersongevallen op wegen in het beheer van de gemeente Utrecht, geregistreerd door de politie.

** Cijfers 2019 kunnen nog licht wijzigen.

Verschoning van de mobiliteit

In 2040 is 75% van het personenverkeer in Nederland emissieloos (zonder uitstoot), als alle nieuw te verkopen auto's vanaf 2030 emissieloos zullen zijn. In het huidige coalitieakkoord is de ambitie van een zero emissie zone voor personenverkeer in de binnenstad van Utrecht vanaf 2030 neergelegd. Verschoning van het personenverkeer is al in volle gang. Tot 2030 zal ca 25% van het personenverkeer in Nederland emissieloos zijn, vanaf 2030 stijgt dat percentage met 5% per jaar volgens de huidige prognoses. In 2025 zullen alle nieuwe bussen in het OV in Utrecht emissieloos zijn, vanaf 2028 ook alle bestaande bussen. Vanaf 2025 komt er in Utrecht een zero emissie zone voor logistiek in de binnenstad. Dit geldt voor zowel bestelbusjes als vrachtverkeer. Ook de overgang van doelgroepenvervoer naar emissieloos vervoer zet door.

Innovatie

De technologische ontwikkelingen hebben de afgelopen jaren een vlucht genomen. De elektrische auto en elektrische fiets zijn vast onderdeel geworden van het straatbeeld. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden zijn een feit. Ook zien we in stedelijk gebied in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen zoals e-steps, e-scooters, e-bikes, e-deelbakfietsen, Light Electric Vehicles (LEV's), speed-pedelecs en autonome deelshuttles. Andere nu bekende innovaties zijn bijvoorbeeld elektrische en zelfrijdende voertuigen.

Technologische ontwikkelingen maken de meervoudige ruimtevraag in de toch al drukke steden veelal complexer, maar bieden tegelijkertijd ook kansen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Zo biedt deelmobiliteit voor inwoners die slechts af en toe een auto nodig hebben een (goedkoper) alternatief voor de eigen auto en heeft de toename van elektrisch rijden een positief effect op de luchtkwaliteit. Innovaties op het gebied van (realtime) data bieden steeds meer mogelijkheden voor monitoring en (bij)sturing.



[12] Bron: www.utrecht-monitor.nl

2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem

Samenhang tussen de modaliteiten

In Utrecht zien we een gestage verschuiving in de vervoerwijzekeuze van auto naar OV en fiets. Hierdoor wordt de groei van de stad vooral door lopen, fietsen en OV opgevangen. Echter, als we deze grote verwachte groei niet faciliteren met uitbreiding van de capaciteit voor deze vervoermiddelen dan is die verschuiving minder groot. Ook loopt dan de druk op het autosysteem op. Met meer files in en om de stad, een hogere parkeerdruk en veel langere reistijden tot gevolg. Inzet op capaciteitsuitbreiding van het wandel-, fiets- en OV-netwerk is daarom belangrijk. Daarnaast is het een uitdaging om de groei van bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren.

De gevolgen van klimaatverandering op mobiliteit

Klimaatverandering heeft direct en indirect invloed op onze mobiliteit. Door hogere temperaturen in de zomer en meer regen in de winter verandert het reisgedrag. Op de (extreem) hete dagen reizen meer mensen met het openbaar vervoer en op aangename winterdagen wordt er veel gefietst. Hitte en regen zijn aanleiding om de openbare ruimte te vergroenen en ruimte voor de opvang van water te creëren. Dit zorgt voor een aantrekkelijkere openbare ruimte en maakt lopen en fietsen aangenamer

Gezond stedelijk leven vraagt om herverdeling ruimte

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.

Noodzaak tot keuzes maken

De lucht is al uit het bestaande mobiliteitssysteem. Om de groei van de stad mogelijk te maken moeten we ons mobiliteitssysteem daarom anders organiseren. Daarvoor zijn grootschalige investeringen nodig, die vaak een lange doorlooptijd kennen. Als we daar nu niet aan beginnen, is er straks geen ruimte meer om te groeien, te verduurzamen en een gezonde, inclusieve stad te blijven. Omdat Utrecht een cruciale plek in het landelijke spoor- en snelwegennetwerk inneemt, heeft dit niet alleen invloed op de inwoners van Utrecht, maar ook op de regionale en landelijke bereikbaarheid.

Kortom, het is nu nodig om krachtig in te zetten op het doorzetten van de transitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit om Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar te houden en stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

3. Onze visie: de bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven

In het vorige hoofdstuk is de problematiek voor 2040 geschetst wanneer er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. De bedoeling is uiteraard om de verwachte problematiek juist wél aan te pakken. Dit hoofdstuk verduidelijkt de visie daarbij. Met dit mobiliteitsplan geven we vanuit mobiliteit invulling aan de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen. Of het nu gaat om “gezond”, “stedelijk leven” of “voor iedereen”: keuzes op het gebied van mobiliteit zijn van invloed op deze aspecten. In dit hoofdstuk verduidelijken we de doelstellingen en ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’ daarbij, gebaseerd op het mobiliteitsconcept van het Wiel met Spaken.



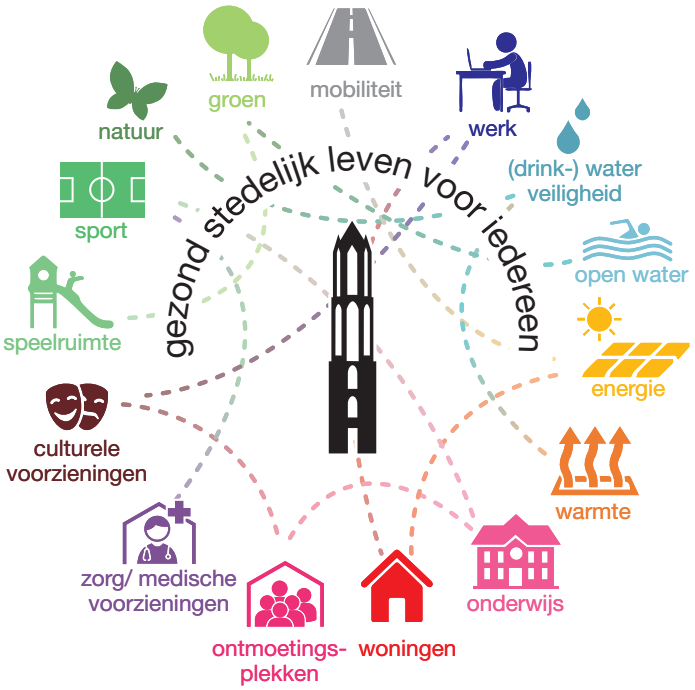
Oosterspoorbaan

3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) wordt het ruimtelijke toekomstperspectief geschetst voor 2040 en op hoofdlijnen uitgewerkt hoe we invulling willen geven aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van deze ruimtelijke strategie. Het verbindt verschillende functies in de stad (wonen, werken en recreëren) die van belang zijn voor inwoners en bezoekers van de stad. Actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen dragen bij aan de gezondheid. Mobiliteit neemt tegelijkertijd ook ruimte in beslag en gaat gepaard met hinder (drukte, verkeersonveiligheid, geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit).



De belangrijkste uitgangspunten uit de RSU op het gebied van mobiliteit zijn:

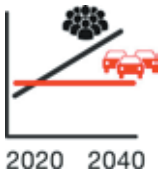
1. Nabijheid: We concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten. Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit.



2. Inclusiviteit: De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht. Het mobiliteitssysteem richten we zodanig in, dat iedereen mee kan doen.



3. Geen groei autoverkeer: 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.



Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is de ambitie waarmee Utrecht sinds 2012 richting geeft aan de stedelijke mobiliteit en de inpassing daarvan in de openbare ruimte. De doelen uit het ambitiedocument zijn samengevat in onderstaande vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Mobiliteit draagt bij aan het bereiken van deze doelen.



Sociaal en gezond
Een stad waarin voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen en de gezondheid wordt bevorderd. Gezonde stad!

Duurzaam en leefbaar
Stedelijke mobiliteit die schone lucht, weinig geluidsoverlast, laag energiegebruik en hoge verkeersveiligheid oplevert



Bereikbaarheid en economie
Garanderen van de bereikbaarheid van economische kerngebieden met alle vervoerwijzen

Ruimtelijke kwaliteit
Ruimte bieden voor stedelijke intensivering en kwaliteitsopslag maken in openbare ruimte

Financieel verantwoord
Een effectieve en efficiënte inzet van middelen voor investering in infrastructuur en exploitatie van mobiliteitsdiensten

3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan

Op basis van de Ruimtelijke Strategie en Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar stellen we 10 doelen voor dit mobiliteitsplan centraal:

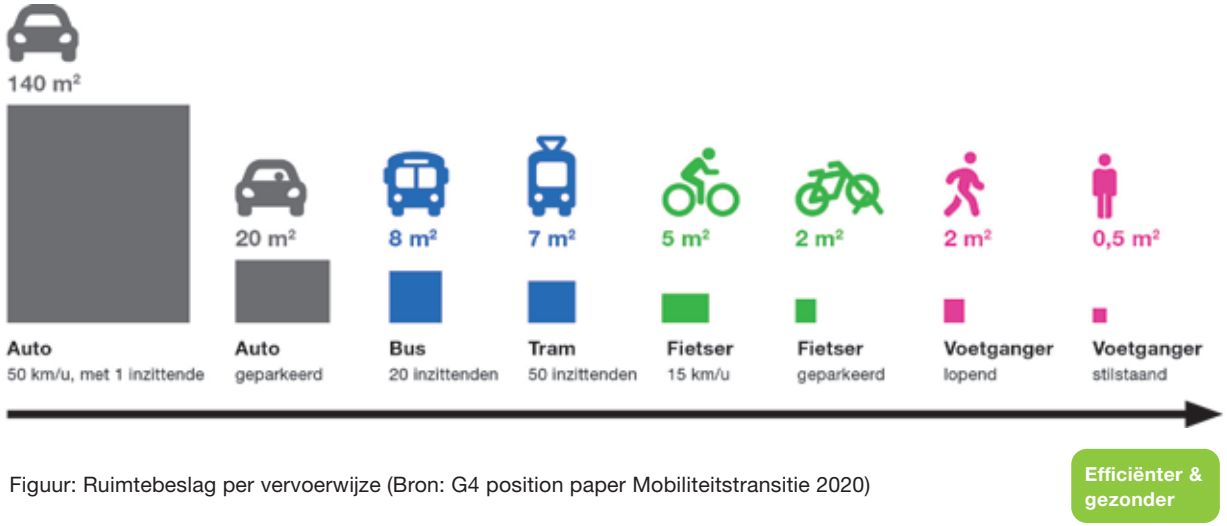
1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid, toegankelijkheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Schaalsprong fiets: Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systeemsprong voor het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 kilometer per uur-regime
9. Sturen op reisgedrag: minder reizen, vaker buiten de spits reizen en meer gebruik van gezonde en gedeelde vervoerwijzen (lopen, fiets, OV en deelmobiliteit)
10. We bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken



Elektrische deelauto

Geen groei autoverkeer

Efficiënt gebruik van de openbare ruimte en gezonde en duurzame mobiliteit zijn van wezenlijk belang om de doelen uit de RSU en dit mobiliteitsplan te behalen. Daarom zetten we in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen. Voor meer autoverkeer is immers in de stad geen ruimte. De mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit die gaande is, willen we maximaal ondersteunen om zo ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit nog meer te stimuleren. Daarmee verminderen we emissie van CO2, stikstof, fijnstof en geluid. Op deze manier maken wij de groei van de stad mogelijk en dragen we bij aan een gezonde en aantrekkelijke stad en de omvangrijke klimaat- en milieuopgaven waar we voor staan.



Figuur: Ruimtebeslag per vervoerwijze (Bron: G4 position paper Mobiliteitstransitie 2020)

3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040

In 2040 zal Utrecht meer dan 450.000 inwoners en ruim 350.000 arbeidsplaatsen hebben. Utrecht houdt vast aan de keuze om die woningen en kantoren te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en de bereikbaarheid van groen in en om de stad. We willen dat mensen lopen, fietsen en het OV gebruiken als dat kan, want dat is gezond en helpt bij het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Vrijwel elke wijk heeft in 2040 een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. In en tussen de wijken zijn de voorzieningen goed lopend of met de fiets te bereiken. We zorgen ervoor dat deze loop- en fietsroutes logisch aansluiten op de knooppunten in stad en regio. Voor iedereen moet een aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit beschikbaar zijn.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke wijze om je te verplaatsen. Daarvoor wordt het fietsnetwerk uitgebreid en aantrekkelijker gemaakt voor fietsers vanuit stad en regio en zorgen we dat overal in de stad voorzieningen aanwezig zijn om je fiets makkelijk en veilig te stallen. In 2040 zal er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein rijden. Doordat (een deel van de) Intercitytreinen ook Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten met het nieuw te realiseren station Koningsweg aan gaat doen, kiezen meer reizigers ervoor om wel met het OV, maar niet via Utrecht Centraal te reizen. Hoogwaardige openbaar vervoer- en fietsverbindingen zullen de Intercitystations met de wijken, de belangrijke centra in de stad en de regio verbinden.

In 2040 rijden er ongeveer net zoveel auto's binnen de Ring Utrecht als in 2020. Het merendeel daarvan is dan emissieloos. Om de groei van de stad en lopen, fietsen en OV mogelijk te maken, kiezen we soms voor minder ruimte voor deze auto. Dat geldt op locaties waar de groei van het aantal voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer anders gaat knellen, maar ook voor nieuwe gebiedsontwikkelingen.



Merwede als voorbeeld van een nieuwe autoluwe stadswijk

Alle bestemmingen blijven per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. We zetten erop in dat de geparkeerde auto stapje voor stapje minder dominant in het straatbeeld wordt, omdat bewoners en bezoekers hun eigen auto of deelauto op aantrekkelijke plekken buiten de wijken en aan de rand van de stad kunnen parkeren. Hierdoor ontstaat ruimte in de straat voor meer groen, spelen, verblijven en duurzame mobiliteit. Denk aan bredere stoepen, genoeg plek om je fiets te stallen en ruimte voor deelmobiliteit. Lopend, fietsend, met het OV en met vormen van gedeelde mobiliteit kun je zonder file naar jouw bestemming. In 2040 is voor veel bezoekers reizen met een combinatie van verschillende vervoersmiddelen standaard bij het afleggen van grote afstanden. Door het aanbod aan goede alternatieven zullen bewoners van de stad Utrecht gemiddeld steeds minder vaak een auto gebruiken en naar verwachting ook minder behoefte aan een eigen auto hebben. We maken mogelijk dat als ze een auto nodig hebben, ze dan eenvoudig een deelauto vanuit huis kunnen reserveren en ophalen in hun eigen buurt.

We willen dat Utrecht in 2040 een inclusieve stad is, omdat belemmeringen in de mobiliteit zoveel mogelijk zijn weggenomen. Zo maken we voorzieningen zoals supermarkten en scholen met goede looproutes toegankelijk en zorgen we ervoor dat er maatwerkoplossingen voor degenen zijn, die dat nodig hebben vanwege fysieke of andere beperkingen. Voor de inwoners en bezoekers voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

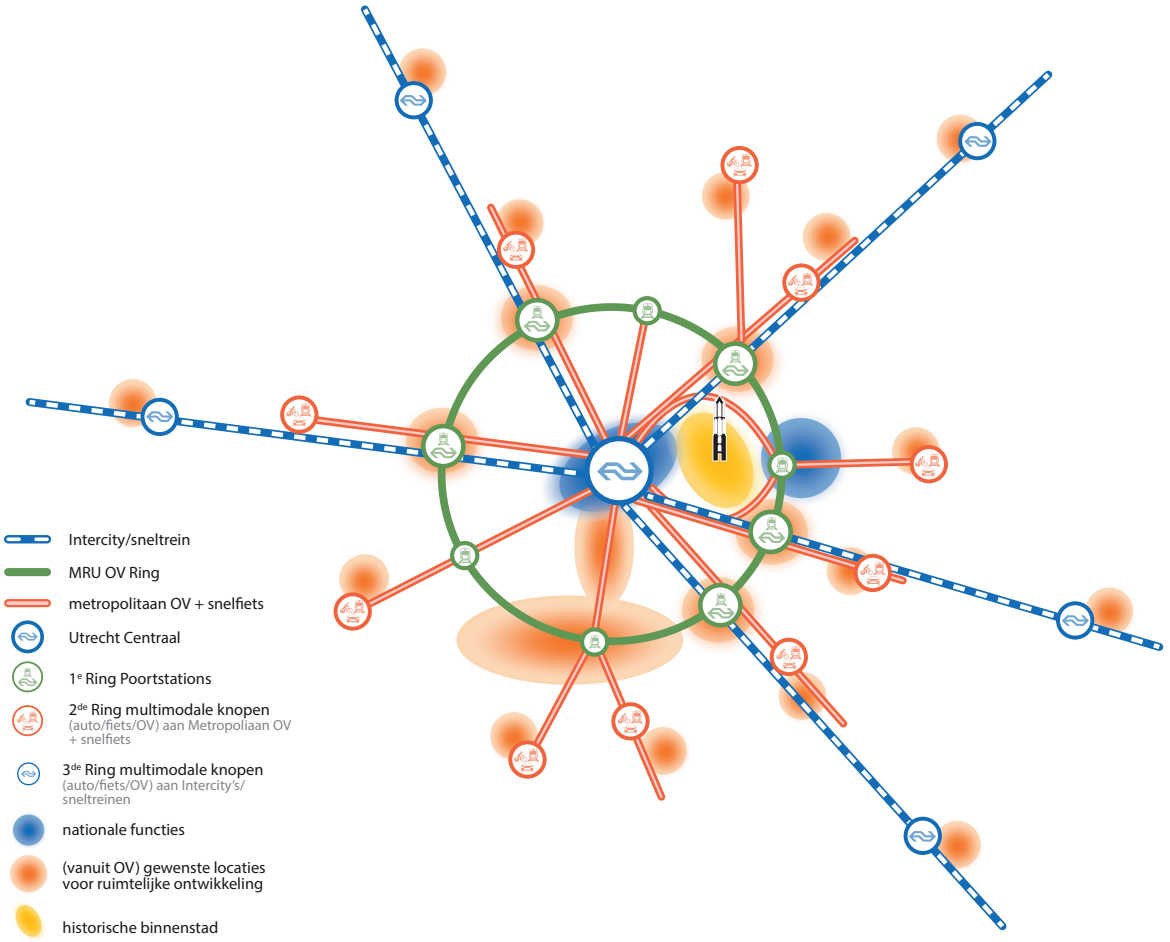


Verstedelijking rond OV-knooppunt (Portland, Oregon, USA)

Wiel met Spaken

Het Wiel met Spaken is door stad, regio en provincie omarmd als ontwikkelconcept voor het openbaar vervoer van de toekomst in de regio Utrecht. Dit vormt de basis voor het mobiliteits- en verstedelijkingsconcept van de stad Utrecht.

Toelichting: Het OV-netwerk ziet er in 2040 ongeveer uit als een Wiel met Spaken. Utrecht Centraal is de as van het wiel en andere belangrijke centra en knooppunten liggen op de kruisingen van de spaken met het wiel. Deze centra en knooppunten zijn vanwege de goede OV-bereikbaarheid dé plekken voor nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen. OV-verbindingen lopen vanuit stations en P+R voorzieningen in de regio via de 'doorgetrokken' spaken naar het dichtstbijzijnde knooppunt op het wiel en verder naar de bestemmingen aan het wiel (via een overstap of met een directe verbinding via het wiel) of Utrecht Centraal. Door het fijnmazige netwerk van fietsroutes zijn wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door logische, directe en aantrekkelijke routes met elkaar verbonden. Voor fietsers zonder bestemming in het centrum lopen deze routes zo veel mogelijk om het centrum heen.



Conceptueel model openbaar vervoer 2040

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Met dit mobiliteitssysteem zijn de alternatieven voor de auto in en rondom de stad aantrekkelijker geworden, wat uitnodigt tot ander reisgedrag. Om dit extra te ondersteunen hebben we met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers afspraken over duurzaam reisgedrag gemaakt. Hierdoor reizen veel mensen:

- Met de fiets en het openbaar vervoer via andere, snellere routes naar hun werk, waardoor Utrecht Centraal niet langer het enige overstappunt in de stad is en daarmee wordt ontlast.
- Minder met de auto op de Ring Utrecht, omdat forenzen en bezoekers vaker fietsen of kiezen voor een multimodale reis (bijvoorbeeld auto-OV/fiets of fiets-OV-lopen). Daarmee draagt de regio maximaal bij aan het ontlasten van het hoofdwegennet rond Utrecht. Het functioneren van de Ring Utrecht is van (inter)nationaal belang. Voor de stad en regio is enige doorstroming van de Ring Utrecht van belang om zo lang mogelijk rijden via de Ring, Zuilense ring en NRU aantrekkelijker te laten zijn dan rijden door de stad, maar niet zo aantrekkelijk dat dit leidt tot meer autoverkeer.



P+R Westraven

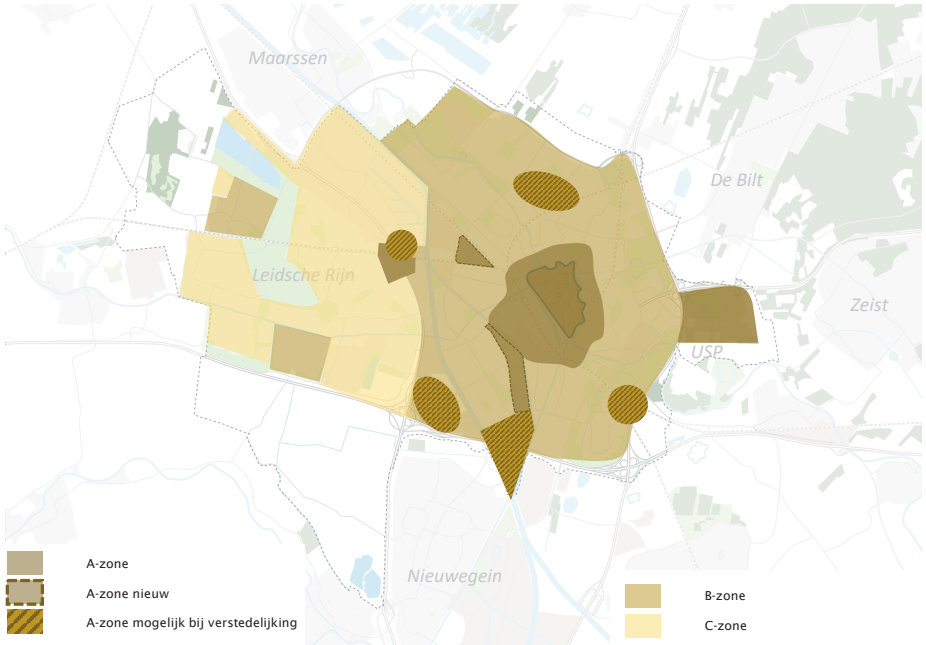


3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad

De kwaliteit en aard van de verschillende gebieden in de stad bepalen (mede) de oplossing voor mobiliteitsopgaven. Er zijn per gebied verschillende oplossingen en manieren van werken. Dit noemen we mobiliteitsprofielen A, B en C:

- Zone A: in zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofd-gebruiker en krijgen prioriteit. 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 en veilig zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn. A-zones zijn nu het centrum, Leidsche Rijn Centrum en het centrum van Utrecht Science Park. Tussen nu en 2040 komen er mogelijk A-zones bij, afhankelijk van keuzes voor verstedelijking. Mogelijke A-zones zijn het centrum en/of stationsgebied van Overvecht, stations-gebied Lunetten-Koningsweg, het 4e kwadrant van Leidsche Rijn Centrum en het gebied rondom OV-knooppunten Westraven en Papendorp als centra van mogelijke verstedelijking in de A12-zone.

- Zone B (de stadsdelen ten oosten van de A2 en de oude kernen Vleuten en De Meern). De B-zone is ruimer ingericht dan de A-zone, maar ook hier is de ruimte schaars. Binnen de B-zone maken we onderscheid in de vooroorlogse wijken die oorspronkelijk niet ontworpen zijn voor veel autoverkeer en de naoorlogse wijken die ruimer zijn met meer plek voor de auto. Echter, in 2040 zal door verdere ruimtelijke ontwikkeling ook in die wijken minder ruimte beschikbaar zijn. Dit geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die rondom Papendorp en Leidsche Rijn Centrum liggen, indien er extra verstedelijking rond die twee OV-knooppunten gaat plaatsvinden.



Figuur: kaart met A, B- en C-zones uit het mobiliteitsplan uit 2016 met nieuwe A-zones erbij

De balans tussen verkeersstromen en de ruimte wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn. Door de B-zone lopen de hoofdnetwerken van auto, bus en tram. Deze hoofdnetwerken en vooral de kruisingen bepalen voor een belangrijk deel de bereikbaarheid én leefbaarheid van de wijken in deze zone.



Voorbeeld B-zone (Adriaen van Ostadelaan)

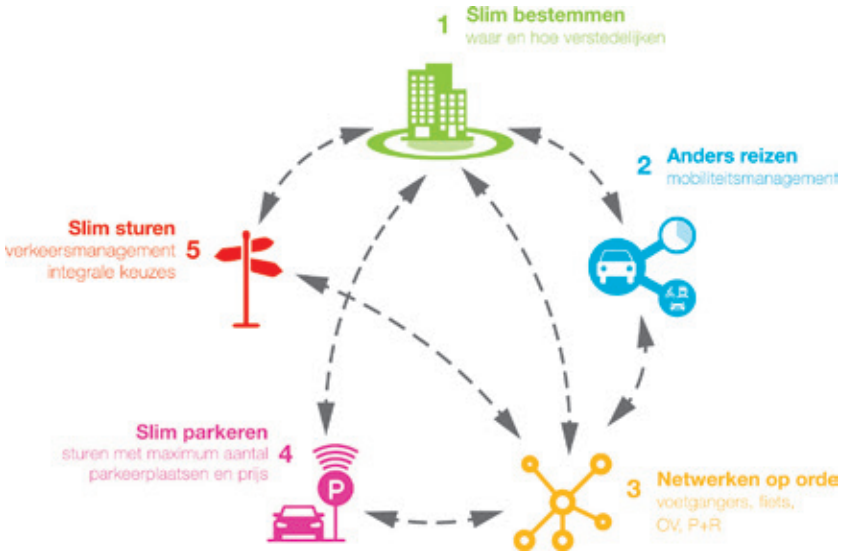
- Zone C (het gebied ten westen van de A2 en Lage Weide). In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte om elke vervoerwijze zijn eigen plek te geven. De focus ligt vanuit leefbaarheid op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede banen, stations en fietsroutes zijn cruciaal. Er is geen ruimte voor doorgaand auto-verkeer tussen A2 en A12.



Voorbeeld C-zone (Willhelminalaan in Vleuten)

3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak

De stad groeit hard en we lopen tegen de grenzen van het mobiliteits-systeem aan. Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit mobiliteitsplan brengen we meer samenhang in de dingen die we al doen en willen we deze positieve ontwikkeling maximaal mogelijk maken. Deze visie helpt daarbij als stip op de horizon. Met een samen-hangende aanpak gaat het ons lukken om de ambities waar te maken. De aanpak bevat vijf stappen:



Figuur: Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen



Stap 1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4)

Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (3) buiten de stad (uitgangspunten RSU).
In de RSU 2040 wordt uitgewerkt hoe de stad zich verder moet ontwikkelen. De knooppunten en onderlinge wiel- en spaakverbindingen bieden de basis voor een robuust mobiliteitssysteem bij ruimtelijke ontwikkelingen.



Stap 2 Anders reizen (hoofdstuk 5)

Je prettig kunnen verplaatsen biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd willen we de nadelen van ons reisgedrag (drukte, onveilige situaties en andere hinder) beperken. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad willen we inwoners en bezoekers daarom stimuleren om minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met gezonde en gedeelde vervoermiddelen). Daarbij zetten we vooral in op gedragsverandering onder forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen.



Stap 3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6)

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. Ook de auto zal onderdeel uit blijven maken van het reisgedrag van onder andere forenzen en bezoekers. 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. Om de gewenste groei van fiets en OV te faciliteren pakken we de routes die verbeterd moeten worden aan en maken we nieuwe routes om de drukste routes te ontzien. Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden. Parken, natuur en sportvoorzieningen zijn goed met lopen, fietsen, het OV of deelmobiliteit te bereiken. Bij het op orde brengen van de hierboven genoemde netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer.



Stap 4 Slim parkeren (hoofdstuk 7)

Parkeerbeleid kan van grote invloed zijn op het autogebruik. Door de inzet van de stappen 1 (binnenstedelijk bouwen, bij OV-knooppunten), 2 (thuiswerken) en 3 (aantrekkelijke fiets- en OV-netwerken) zal de behoefte aan parkeren relatief afnemen. De inzet is dat bij economische kerngebieden en multifunctionele ontwikkelgebieden de bestaande hoeveelheid parkeerplekken op termijn voldoende is om ook nieuwe inwoners en werknemers te faciliteren. 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. Ontwikkelaars worden uitgedaagd om in te zetten op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en het aantal parkeer-, laad- en losplekken te beperken.

Tegelijkertijd gaan we de huidige P+R-locaties beter benutten en realiseren we een P+R in Papendorp om de Merwedekanaalzone en verdere ontwikkelingen in Zuidwest mogelijk te maken. We zorgen dat de alternatieven voor de auto op orde zijn en gebruiken dat als basis om afspraken te maken over het maximale parkeergebruik met werkgevers en publiekstrekkers. Met dit parkeerbeleid sturen we op bereikbaarheid voor alle modaliteiten, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.



Stap 5 Slim sturen (hoofdstuk 8)

Bij de uitwerking van de netwerken blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen en openbaar vervoer en zetten we in op de multimodale reis en deelmobiliteit om groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen. Daar zijn fysieke projecten voor nodig (bijvoorbeeld herinrichtingen en het verbeteren van fiets- en OV-infrastructuur), maar het vereist ook integrale netwerksturing aan de hand van de 10 doelen uit dit hoofdstuk. 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.

Op basis van de visie in dit hoofdstuk en de vijf stappen uit bovenstaande aanpak gaan we de forse groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV. Bezoekers die met de auto naar Utrecht komen, stimuleren we om een P+R te gebruiken en te kiezen voor een duurzaam alternatief op het laatste stuk van hun reis.

Naast een betere bereikbaarheid biedt deze totale mobiliteitsaanpak kansen om aantrekkelijke woon- en werkmilieus te creëren, de kwaliteit van de openbare ruimte, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren en andere verkeershinder te beperken. Locaties blijven per auto bereikbaar maar automobilisten moeten, met name binnen de Ring Utrecht, rekening houden met een langere reistijd in de spits gelet op de noodzakelijke prioriteit voor voetgangers, fietsers en OV.

De vijf geschetste stappen grijpen in op verschillende momenten in het keuzeproces van de reiziger. Ze zijn onderling afhankelijk, maar niet volgordelijk. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken. Als het alternatief voor de auto bijvoorbeeld niet op orde is, wordt het lastig om het parkeerbeleid anders vorm te geven. Tegelijkertijd zorgt alleen een goed fiets- en OV-aanbod niet automatisch voor ander reisgedrag. Daarnaast is de groei van de mobiliteit afhankelijk van de groei en de economische ontwikkeling van de stad en die laat zich niet precies voorspellen. Deze dynamische aanpak is veerkrachtig en stelt ons in staat om te gaan met wijzigende omstandigheden en voortschrijdend inzicht. Belangrijk onderdeel van deze aanpak is monitoring op zowel de effectiviteit van genomen maatregelen als de ontwikkeling van de mobiliteit. Zo is bijsturing mogelijk om de gestelde doelen te bereiken.

De mobiliteitsaanpak is een aanpak voor de komende 20 jaar. Veel grote investeringen vergen een lange voorbereidingstijd en kunnen niet voor 2030 gerealiseerd worden. Er zijn onderdelen van de aanpak die al op korte termijn ruimte voor verandering en ontwikkeling bieden. Door het stimuleren van thuiswerken kan op korte termijn ruimte worden gecreëerd voor verdichting op kantorenlocaties doordat nieuwe werknemers of inwoners gebruik kunnen maken van bestaande verkeers- en parkeerruimte die dan vrijkomt. Door te sturen op een mobiliteitstransitie in stapjes van jaar tot jaar, ontstaat ruimte die de jaarlijkse groei van de stad kan faciliteren.

Visieontwikkeling in samenwerking –U Ned/MIRT

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. Afspraken hierover worden vastgelegd in het BO MIRT. In 2020 is gezamenlijk een perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio opgesteld (“Utrecht Nabij; Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050”). Bij het maken van dit perspectief is de inbreng van de gemeente Utrecht gebaseerd op de vastgestelde raadsdocumenten zoals de Uitgangspunten RSU. Het MIRT-ontwikkelperspectief beschrijft de koers op hoofdlijnen en geeft richting met brede marges. Met het vaststellen van RSU 2040 en het mobiliteitsplan geeft de gemeente Utrecht hier verdere invulling aan voor het Utrechtse grondgebied. En wordt ook de Utrechtse inzet vastgesteld voor de verdere uitwerkingen van het MIRT-onderzoek, zoals gebiedsverkenningen, regionale mobiliteitsstrategie en straks ook MIRT-verkenningen. Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2022 afgerond.

4. Slim bestemmen (stap 1)

Bereikbaarheid als onderdeel van ruimtelijke planvorming

Een robuust mobiliteitsbeleid staat of valt met de keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Omdat in Utrecht de komende jaren veel grotere en kleinere gebieden worden ontwikkeld, is Slim bestemmen een belangrijk speerpunt. 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 optrekken. Dit gaat gebeuren op alle planniveaus; van ruimtelijke strategie tot omgevingsplan.





Utrecht Science Park



4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht

Mobiliteit steeds bepalender voor ruimtelijke planvorming

Er is een grote samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. De gemeente zet in op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Dit is al vastgelegd in de Ruimtelijk Strategie uit 2016. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 is dat Utrecht kiest voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

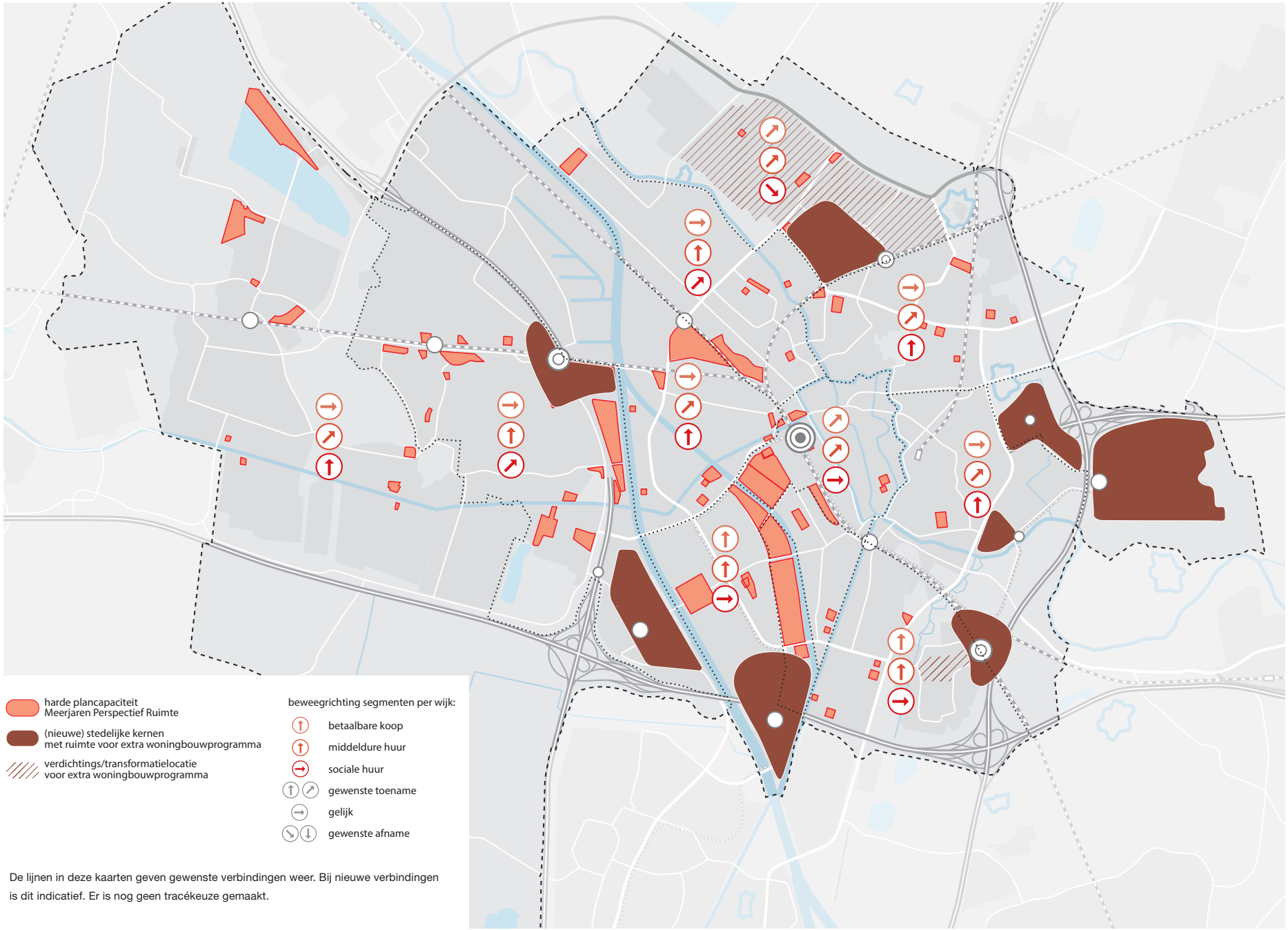
In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de herijking van de RSU door de gemeenteraad vastgesteld met het document ‘Op weg naar de RSU’. Op basis van deze uitgangspunten vindt een afweging plaats voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, vanuit de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen en rekening houdend met alle functies die om ruimte vragen in de stad. ‘Op weg naar de RSU’ maakt de volgende ruimtelijke principekeuzes met grote relevantie voor mobiliteit. De typologie hieronder beschrijft waar de stad zal groeien en geeft kaders voor de invulling ervan. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU 2040 nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering:

1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten;
2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is;
3. Buiten de stad.

De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Met ons ruimtelijk-economisch beleid dragen we bij aan het mobiliteits-beleid, door:

1. Nabijheid: Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in een goede mix, zodat minder (lange) verplaatsingen nodig zijn;
2. Concentratie: Intensiveren van het aantal werknemers per hectare bedrijvigheid, zodat OV en voorzieningen voor deelmobiliteit met een hogere kwaliteit kunnen worden georganiseerd en de sociale veiligheid verbetert;
3. Verdichten rond stedelijke knooppunten, omdat hierdoor gebruik van fiets en OV gestimuleerd wordt;
4. Zoveel mogelijk de mobiliteitsvraag (in de spits) beperken door middel van het stimuleren van thuiswerken (en spitsmijden) om het mobiliteitssysteem te ontlasten (met name autonetwerk, OV en parkeren).

Per locatie wordt gestreefd naar een optimale, passende inzet op deze vier punten.



Figuur: Zachte en harde plancapaciteit voor verstedelijking tot 2040 (Bron: uitgangspunten RSU)

Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kenniswerkers

Werknemers stellen steeds hogere eisen aan hun werk- en leefomgeving. Die werknemer is een cruciale vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Door het toevoegen van wonen aan een werkmilieu krijgt de levendigheid een impuls, doordat er ook 'buiten kantoortijden' mensen aanwezig zijn en omdat het extra draagvlak oplevert voor voorzieningen die de werkomgeving aantrekkelijk maken: van lunchtentjes tot mobileitshub en van bruisende straat tot park. Anderzijds levert dit aantrekkelijke, stedelijke woonmilieus op waar veel vraag naar is.

Bron: College van Rijksadviseurs: Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij (2019)



Utrecht Science Park

Door ruimtelijke ontwikkeling te concentreren binnen de stad bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. In de stad kiezen mensen vaker om te gaan lopen of de fiets of het openbaar vervoer te pakken. Binnenstedelijk verdichten leidt tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand en openbaar vervoer. Een ander positief effect van verdichting is dat hoge dichtheden kansen bieden om het mobiliteitsaanbod te versterken. Er zijn dan voldoende reizigers om bijvoorbeeld een mobiliteitshub in het gebied te starten en betere fiets- en OV-verbindingen naar omliggende gebieden te maken. Met het uitvoeren van het Wiel met Spaken spelen we hierop in en faciliteren we de ruimtelijke concentratie met een toekomstvast mobiliteitssysteem dat gezond stedelijk leven ook na 2030 mogelijk maakt. Het vergroten van de nabijheid en, het concentreren van functies biedt kansen om ook het goederenvervoer efficiënter te organiseren.



Figuur: Ontwikkeling van een mobiliteitssysteem met één centraal knooppunt naar een mobiliteitssysteem met meerdere knooppunten

Thijs van Loon – VodafoneZiggo

“We willen zo goed mogelijk bereikbaar zijn voor onze bezoekers en werknemers en merken dat de auto daarbij steeds minder belangrijk wordt. We zijn daarom blij met de inzet van de gemeente op duurzame mobiliteit.”



Inbreiding is een uitdaging en een kans voor mobiliteit

Uitdagingen zitten in de beperkte ruimte; meer mensen zullen zich gaan verplaatsen, maar hebben ook behoefte aan meer verblijfsruimte en -kwaliteit. De locatie- en programmakeuzes in de RSU en de (toekomstige) netwerken moeten daarom zorgvuldig op elkaar worden afgestemd, waarbij vanuit het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op zo veel mogelijk gebruik van ruimte-efficiënte vervoerwijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer en duurzame en efficiënte bevoorrading. Dit maakt in de stad capaciteit vrij die nodig is voor de bereikbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook leidt het tot een betere milieuprestatie (zoals lucht en geluid). Daarbij blijft het belangrijk ook inzichtelijk te maken welke infrastructuurinvesteringen nodig zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en de verschuiving naar duurzame mobiliteit te versnellen. Bij deze verschuiving is verkeers-veiligheid een belangrijk aandachtspunt.

Slimme en duurzame mobiliteit maakt inbreiding mogelijk

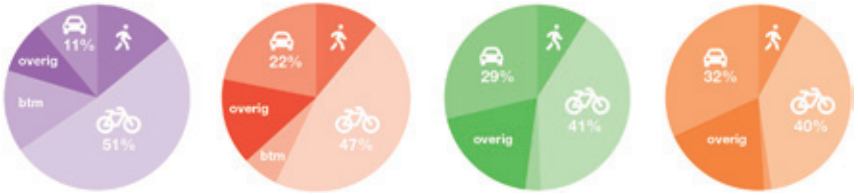
Ruimtelijke verdichting, functiemenging en knooppuntontwikkeling bieden kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit: betere exploitatie voor het openbaar vervoer, knooppuntontwikkeling en deelmobiliteit en een grotere rol voor fietsen en lopen. Hoge ruimtelijke dichtheden bieden kansen om de frequenties van openbaar vervoer te verhogen, (deel-)mobiliteitsknooppunten te versterken met voorzieningen dichtbij en een systeemsprong te maken van bus naar tram. Voorwaarde is dat er goede afstemming plaatsvindt tussen de ruimtelijke ontwikkeling, de OV- knooppunten en de kwaliteit van het (deel)mobiliteitsaanbod.

Mate van verdichting en gebruik vervoerwijzen in G4

De afgelopen jaren is in Utrecht ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke ontwikkeling heeft binnen de bestaande stad plaatsgevonden, waarmee het aantal banen en inwoners per vierkante kilometer is toegenomen. Utrecht staat hierin niet alleen. De vier grote steden van Nederland (G4) kennen een vergelijkbare ontwikkeling. De mate van verdichting heeft effect op het reisgedrag van inwoners en bezoekers. In hoogstedelijk gebied kiezen mensen vaker voor lopen, de fiets of het openbaar vervoer. Binnenstedelijk verdichten leidt daarom tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand en openbaar vervoer. Belangrijke voorwaarde hiervoor is dat het mobiliteitsaanbod aansluit op deze veranderende vraag.



Wittevrouwesingel



Hoogstedelijk | Stedelijk | Suburbaan | Laag suburbaan

Stedelijkheidsklasse	Dichtheid in cirkel van r = 2,3 km
Hoogstedelijk	meer dan 12.500 inwoners + banen per km^2
Stedelijk	6.000 - 12.500 inwoners + banen per km^2
Suburbaan	4.000 - 6.000 inwoners + banen per km^2
Laag suburbaan	2.000 - 4.000 inwoners + banen per km^2

Figuur: Modal split per verstedelijkingsklasse (Bron: College van Rijksadviseurs)

Ruimte en mobiliteit verknopen

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsknooppunten kunnen elkaar versterken: een ruimtelijke ontwikkeling profiteert van de goede verbindingen en een knooppunt profiteert van de extra gebruikers. Bij het Wiel met Spaken staat de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling, het OV-systeem en knooppunten dan ook centraal. Het ruimtelijk ontwikkelgebied Merwedekanaalzone ligt niet direct bij een (groot) knooppunt. Hier is voor de gebiedsontwikkeling een hoogwaardige bus- of tramontsluiting nodig, om het gebied goed aan te sluiten op knooppunten.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

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.



Vredenburgplein

4.2 Programma’s van eisen en omgevingsplannen

Afstemming tussen ruimtelijke functies en infrastructuurcapaciteit

Op gebiedsniveau is afstemming nodig tussen enerzijds ruimtelijke functies en stedenbouwkundige structuur en anderzijds goed ingepaste straten en fijnmazige loop- en fietsroutes. Op tactisch niveau neemt de gemeente de hierna volgende punten op in toekomstige gebiedsvisies en omgevingsvisies op gebiedsniveau. Deze werkwijze continueren we onder de nieuwe Omgevingswet.

Stimuleren van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en efficiënt goederenvervoer

Ruimtelijke plannen moeten bijdragen aan een ruimte-efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarom hanteren we als ontwerpvolgorde: verblijven, lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, auto. Bij ruimtelijke plannen moet ook rekening gehouden worden met slimme en efficiënte logistiek, met logische distributievoorzieningen en mogelijkheden voor bundeling van goederenstromen.

Bereikbaarheidsrandvoorwaarden geconcretiseerd

De gemeente zorgt dat concrete bereikbaarheidseisen worden opgenomen in ruimtelijke programma’s van eisen en in Omgevingsplannen, gebaseerd op de tien doelen uit paragraaf 3.2 van het mobiliteitsplan. Partijen krijgen vervolgens de ruimte om deze randvoorwaarden concreet in te vullen met creatieve oplossingen en dit uit te werken tot een passend mobiliteitsconcept. Het gaat concreet om onderstaande eisen. Bij elk plan is het nodig deze lijst door te lopen en voor elk punt aan te geven hoe dit invulling krijgt óf aan te geven dat er een beter alternatief is, dan wel te onderbouwen waarom het niet wenselijk of mogelijk is de randvoorwaarde toe te passen.

Verblijven, voetganger en fiets, Openbaar Vervoer

- De openbare ruimte in een gebied dient aantrekkelijk te zijn om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken.
- De openbare ruimte is goed toegankelijk, ook voor mensen met een beperking.
- Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.
- Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur (conform CROW[13] aanbeveling).
- Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.
- Ontbrekende schakels in het hoofdfietsnet moeten zo vroeg mogelijk worden aangelegd binnen de ruimtelijke ontwikkeling.

[13] Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw.

Openbaar Vervoer

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen ontsluiting op trein, tram en/of hoogwaardig openbaar vervoer.
- Rondom (toekomstige) haltes en stations wordt ontwikkeld in hogere dichtheden (woningen, werk, publiekstrekkers).
- Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan op haltes 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.
- OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alle doelgroepen.
- De (OV- of weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.

Auto en (her)inrichting van straten

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen directe aansluiting op stedelijke verbindingswegen.
- De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.
- De stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke functies krijgen zo'n invulling dat ze lopen, fietsen en OV-gebruik stimuleren en dat voor het autoverkeer de rustige momenten en routes met meer vrije capaciteit worden benut (al dan niet met bijdragen voor verkeersmanagementmaatregelen om zo ruimte te creëren voor extra verkeersstromen van en naar de ruimtelijke ontwikkeling).
- De herinrichting van aangrenzende stedelijke verbindingswegen tot stadsboulevard en inrichting van overige wegen in en bij het gebied tot 30 kilometer per uur straten zijn onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Voor goederenvervoer is maatwerk nodig om te bekijken op welke wijze goederenstromen schoon, stil en efficiënt ingepast kunnen worden. Laden en lossen vindt bij voorkeur inpandig plaats.



J.M. de Muick Keizerlaan (heringericht tot stadsboulevard in 2014)

Parkeren en mobiliteitsmanagement

- De geldende fiets- en autoparkeernormen van de gemeente zijn van toepassing.
- Mobiliteitsmanagementmaatregelen en het realiseren/aanbieden van schone en (ruimte-)efficiënte vervoeropties zoals deelauto's en –fietsen zijn integraal onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld als onderdeel van ontwikkel-/koop/huurovereenkomsten of parkmanagement).
- Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).

Algemeen

- De mobiliteitstoets van de provincie Utrecht wordt toegepast bij de beoordeling van de mobiliteitssituatie bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen.

5. Anders reizen (stap 2)

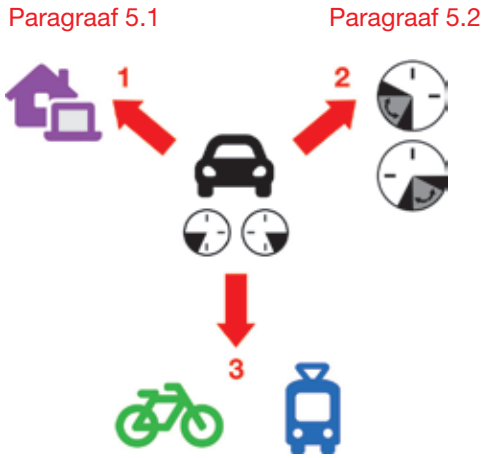
Het is belangrijk om je prettig te kunnen verplaatsen. Dat biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd kan ons reisgedrag voor drukte, onveilige situaties en andere hinder zorgen en zijn er aanzienlijke investeringen nodig om de stad en regio bereikbaar te houden. We willen inwoners en bezoekers daarom stimuleren om waar mogelijk minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route).







Dit doen we niet alleen als gemeente. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes. Dit noemen we mobiliteitsmanagement. Informatievoorziening en marketing gericht op anders reizen zijn ook onderdeel van deze aanpak. De coronamaatregelen versnellen anders reizen. Noodgedwongen werken en leren mensen massaal thuis. Werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders maken afspraken over het spreiden van mobiliteit over de dag. Bovendien kiezen mensen vaker voor de fiets en deelmobiliteit. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit “nieuwe” gedrag vast te houden, ook na de corona-maatregelen.



Figuur: Anders reizen

Met dit mobiliteitsplan zetten we vooral in op het stimuleren van anders reizen door forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen. Deze doelgroepen hebben een groot aandeel in de drukte tijdens de spits én hebben meestal de mogelijkheid om hun reisgedrag aan te passen.



Thuiswerken (Foto: Goedopweg / Shutterstock)

Richting 2040 zijn er een paar grote gebeurtenissen waarbij we ons extra inspannen om ander reisgedrag te stimuleren:

- Komende tijd zetten we ons extra in om de gewenste mobiliteits-effecten ten gevolge van de coronamaatregelen verduurzamen: denk aan meer thuiswerken en vaker buiten de spits reizen..
- Werkzaamheden in de stad zijn goede momenten om mensen extra te stimuleren hun reisgedrag aan te passen. Daarom zetten we in op mobiliteitsmanagement bij lopende projecten, maar werken we ook aan maatregelpakketten voor bijvoorbeeld de meerjarige werkzaam-heden aan de ring Utrecht, Zuilense ring en NRU (2024-2028).
- Bij nieuwe grootschalige woningbouw zoals de Merwedekanaalzone is het kansrijk om nieuwe bewoners andere keuzes in reisgedrag aan te bieden.

Met de inzet op anders reizen proberen we mensen de mogelijkheid te geven meer plaats- en tijdsonafhankelijk te werken en te studeren met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Mobiliteitsmanage-ment is daarvoor een relatief goedkoop middel maar alleen effectief als het alternatief op orde is. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

5.1 Stimuleren van minder reizen

Voor steeds meer werk- en studieactiviteiten is het niet langer nood-zakelijk om altijd fysiek aanwezig te zijn. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, vervoerders, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten maken we afspraken over het stimuleren van thuiswerken en thuis studeren. Hierdoor wordt er minder gereisd, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad ten goede komt.



Wittevrouwensingel

Coronatijd bewijst dat duurzame verandering in reisgedrag mogelijk is
Uit een enquête van Goedopweg[14] blijkt dat 47% van de ondervraagden in de regio Utrecht na de Corona-maatregelen meer thuis wil gaan werken dan voorheen. Als factoren met een belangrijke invloed op de keuze van thuiswerken worden vooral het beleid en de flexibiliteit van de werkgever en het hebben van een goede thuiswerkplek genoemd. Utrecht grijpt dit moment aan om goede afspraken met werkgevers te maken over thuiswerken, ook in de toekomst. Vooral voor personeel dat voorheen veel op kantoor aanwezig was, zijn er steeds betere mogelijkheden om thuis te werken. Juist deze doelgroep is van grote invloed op de verkeersdrukte en dan met name in de spits.

Een andere belangrijke doelgroep die van invloed is op de verkeersdrukte - met name in de spits - bestaat uit scholieren en studenten. Voor deze doelgroep zijn de mogelijkheden voor digitaal onderwijs vanuit huis tijdens de periode met coronamaatregelen vaak flink verbeterd en er is ook door nagenoeg iedereen ervaring mee opgedaan. Wanneer er vaker gebruik wordt gemaakt van digitaal onderwijs vanuit huis dan voor de periode met corona-maatregelen levert dat vooral minder fietsverkeer en drukte in het openbaar vervoer op.

5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip

De verkeersnetwerken in en om Utrecht worden het meest belast tijdens de spits. Op deze momenten staan er files en zijn de treinen, trams, bussen wegen en fietspaden overvol. We stimuleren mensen om buiten de spits te reizen, zodat de druk op de netwerken beter verdeeld wordt en de piekdrukte lager is.

We richten ons vooral op forenzen met een kantoorbaan, studenten/scholieren en op bezoekers van grote evenementen en de binnenstad. Met werkgevers en onderwijsinstellingen maken we afspraken over (flexibele) werk- en collegetijden. Met grote publiekstrekkers maken we afspraken over start- en eindtijden. Samen met aanbieders van mobiliteitsdiensten proberen we reizigers tijdig over drukte te informeren en een alternatief reisadvies te geven, zodat zij tijdig kunnen besluiten hoe laat te vertrekken. Mogelijk gaan we in de toekomst ook prijsprikkels inzetten om mensen te stimuleren op een ander moment te reizen. Vormen van deze prijsprikkels zijn belonen, beprijzen en tariefdifferentiatie.

[14] Thuiswerken Resultaten enquête Thuiswerken Utrecht | 30 april 2020 door GoedOpWeg

Anton Pijpers – Voorzitter College van Bestuur Universiteit Utrecht

“De Universiteit Utrecht gaat samen met de gemeente en de gebiedspartners voor een goed bereikbaar Utrecht Science Park, waar het prettig wonen en werken is. We spreiden waar dat kan activiteiten en zetten ons gezamenlijk in om een autoluw gebied te ontwikkelen en OV en fiets te stimuleren. Duurzaam vervoer heeft de toekomst!”

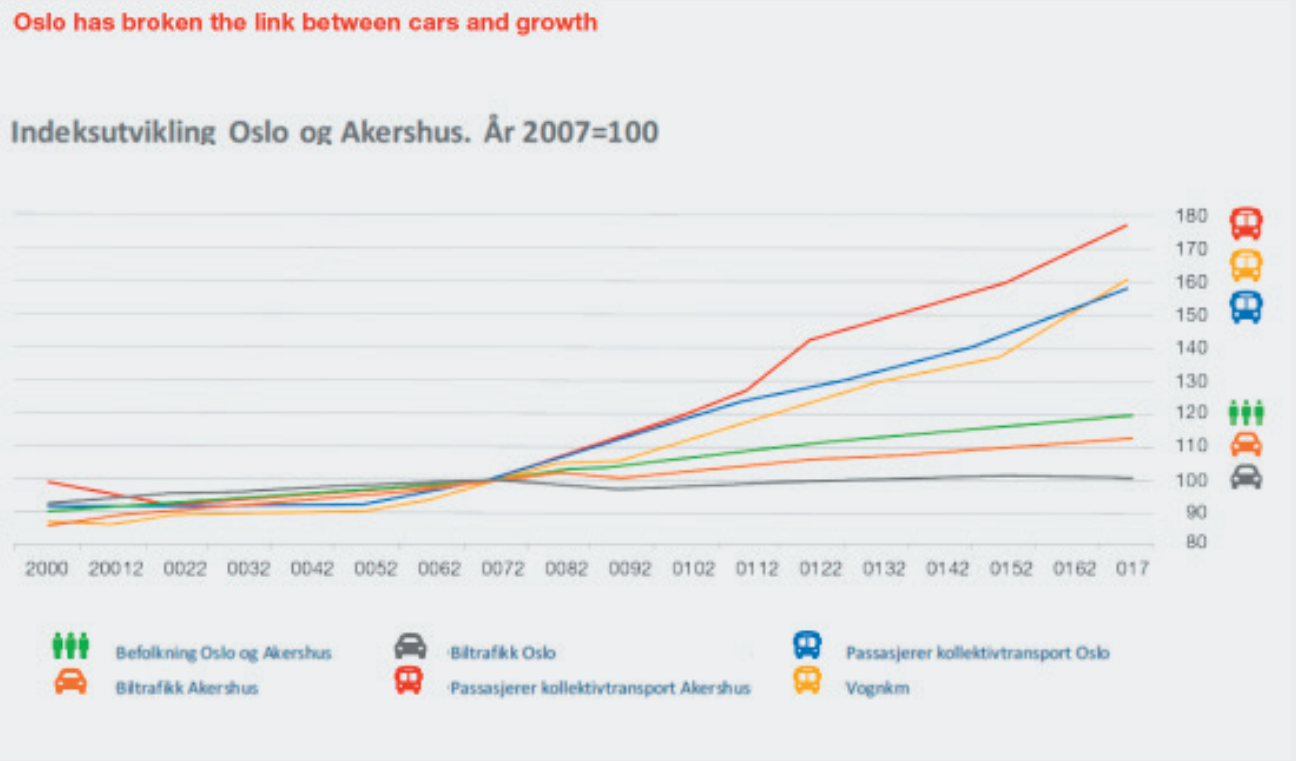




Stationsplein

Beprijzen

Er zijn veel internationale voorbeelden waaruit blijkt dat het beprijzen van rijdend gemotoriseerd (goederen-)verkeer een effectief instrument is om te sturen op reisgedrag. Uit onderstaande grafiek over grootstedelijk Oslo blijkt dat door het invoeren van het beprijzen van de auto én het bekostigen daaruit van het alternatief voor de auto (in Oslo met name het openbaar vervoer) de groei van de grootstedelijk Oslo nauwelijks meer gepaard gaat met een toename van het autoverkeer, maar vooral met een enorme toename van het OV-gebruik. We zijn daarom voorstander van de invoering van beprijzen. Zeker ook omdat dit instrument in de toekomst ingezet kan worden om te voorkomen dat autogebruik aantrekkelijker wordt doordat autorijden (o.a. door de opkomst van elektrisch rijden) goedkoper wordt. 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.



Figuur: Trendbreuk gebruik vervoerwijzen in Oslo

5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen

We stimuleren dat mensen kiezen voor gezonde, actieve en gedeelde vormen om zich te verplaatsen. Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit (en/of combinaties van deze vormen) hebben de voorkeur boven het gebruik van de (eigen) auto. Daarom investeren we in het ondersteunende netwerk (hoofdstuk 6) voor deze vormen van mobiliteit. In samenwerking met werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders richten we ons direct tot specifieke doelgroepen (forenzen, bezoekers, studenten) om anders reizen te stimuleren. Samen kunnen we de reizigers beter faciliteren (bijvoorbeeld door het gebruiken van mobiliteitsbudgetten en aanpassen van college-tijden) om anders te reizen.

Deelmobiliteit

We zetten in op het versnellen van de transitie van bezit naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit. Door het delen van voertuigen worden deze voertuigen beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, bieden we deelmobiliteit op een digitaal laagdrempelige manier stadsbreed aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto. 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.



Autodelen

Grote veranderingen (een verhuizing, de herinrichting van een straat, het behalen van het rijbewijs, etc.) zijn kansrijke momenten voor overstappen op deelmobiliteit. Daarnaast wordt het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker als het onderdeel vormt van breder aanbod van mobiliteitsdiensten in de vorm van Mobility as a Service (MaaS).

We sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem. Utrecht heeft daarbij een duidelijk eindbeeld voor ogen: bewoners hoeven in de toekomst geen (privé)auto meer voor de deur te hebben, omdat ze kunnen vertrouwen op een systeem van deelmobiliteit dat volledig voorziet in de mobiliteitsbehoefte. Een stad waar het kiezen voor deelmobiliteit vanzelfsprekender is dan het bezitten van een auto vereist het gerichte inzet op het vergoten van het deelaanbod én het verbeteren van de kwaliteit daarvan. Deelmobiliteit is relatief nieuw en ontwikkelingen gaan snel. Hoe we, samen met aanbieders van deelmobiliteit, deze kwantitatieve en kwalitatieve schaalsprong gaan realiseren werken we daarom uit. Een eerste actie is de introductie van een vergunningenstelsel voor deelmobiliteit.

Goederenvervoer

Bevoorrading van winkels en andere logistieke stromen stimuleren we 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.

Doelgroepgerichte aanpak anders reizen

We richten ons voornamelijk op routinematige reizigers onder de 15 kilometer (van hun woon-werkverkeer) die nu nog met de auto (in de spits) reizen. Routinematige reizigers hebben veel impact op de bereikbaarheid van Utrecht. Het zijn deze reizigers, die zonder navigatie gedurende de werkweek veelvuldig met de auto reizen, die we willen verleiden minder te reizen (thuiswerken), buiten de spits te reizen of op een andere manier te reizen (fiets, e-bike of OV). Dit laatste bereiken we door reisinformatie te verbeteren en de fietsstimuleringscampagnes (in samenwerking met de provincie, voorbeeld: IkFiets). Ook zorgen we ervoor dat deze doelgroep via probeeraanbod ervaring kan opdoen met andere vormen van mobiliteit. Bezoekers die toch met de auto komen proberen we te verleiden deze in een P+R nabij de Ring Utrecht te parkeren. Hiervoor zetten we veel meer dan nu in op een multimodale reis met geïntegreerde abonnementen en tarieven, P+R via MaaS, aanbieden van deelmobiliteit bij de P+R en deze reismogelijkheid samen met werkgevers en organisatoren van evenemen- ten actief te promoten bij werknemers en bezoekers. Hierdoor wordt de overstap via de P+R voor een deel van de bezoekers en forenzen aantrekkelijker dan doorrijden naar de eindbestemming.

Werkgevers en onderwijsinstellingen hebben veel invloed op het reisgedrag van hun werknemers, studenten en bezoekers. Door het anders inrichten van het eigen mobiliteitsbeleid of anders roosteren ontstaat er ruimte voor anders reizen. Vanuit Goedopweg wordt intensief samengewerkt met werkgevers, onderwijsinstellingen, maar ook met vervoerders en medeoverheden om deze verandering te realiseren. Juist de Corona-crisis laat zien dat het anders kan. We zetten in op drie sporen:

- ondersteuning van organisaties op maat en een gebiedsgerichte en branchegerichte benadering.
- We stimuleren onderwijsinstellingen om dakpansgewijs te roosteren, zodat de vraag naar mobiliteit beter wordt verspreid over de dag.
- Werkgevers stimuleren we om het complete mobiliteitsbeleid zo in te richten dat medewerkers plaats en tijd onafhankelijk kunnen werken en worden gestimuleerd vooral te kiezen voor (combinaties van) gezonde en gedeelde mobiliteit.

Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, bus of taxi en wellicht ook de eigen auto of fiets en de parkeerplek. MaaS speelt daarmee een belangrijke rol bij het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit. MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Gebruikers kunnen deze reismogelijkheden in één app plannen, boeken en betalen, waardoor het gemakkelijker wordt om van de verschillende (deel)vervoersmogelijkheden in de stad gebruik te maken. Voor elke reis is een aanbod beschikbaar dat is afgestemd en op maat gemaakt op de wensen van de reiziger, waardoor het gehele concept van het gebruik van deelmobiliteit een aantrekkelijk alternatief is voor de privéauto. De omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt. We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerwijzen.De gemeente stimuleert de ontwikkeling van MaaS en (als onderdeel daarvan) het vergroten het aanbod en gebruik van deelmobiliteit.

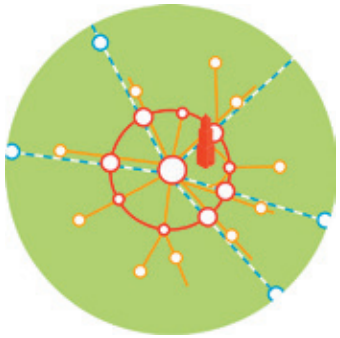


Eerste 'mobility as a service'-pilot (MaaS) van Nederland startte in september 2020 in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

6. Netwerken op orde (stap 3)



Jaarbeursplein





Mobiliteitsconcept Wiel met Spaken

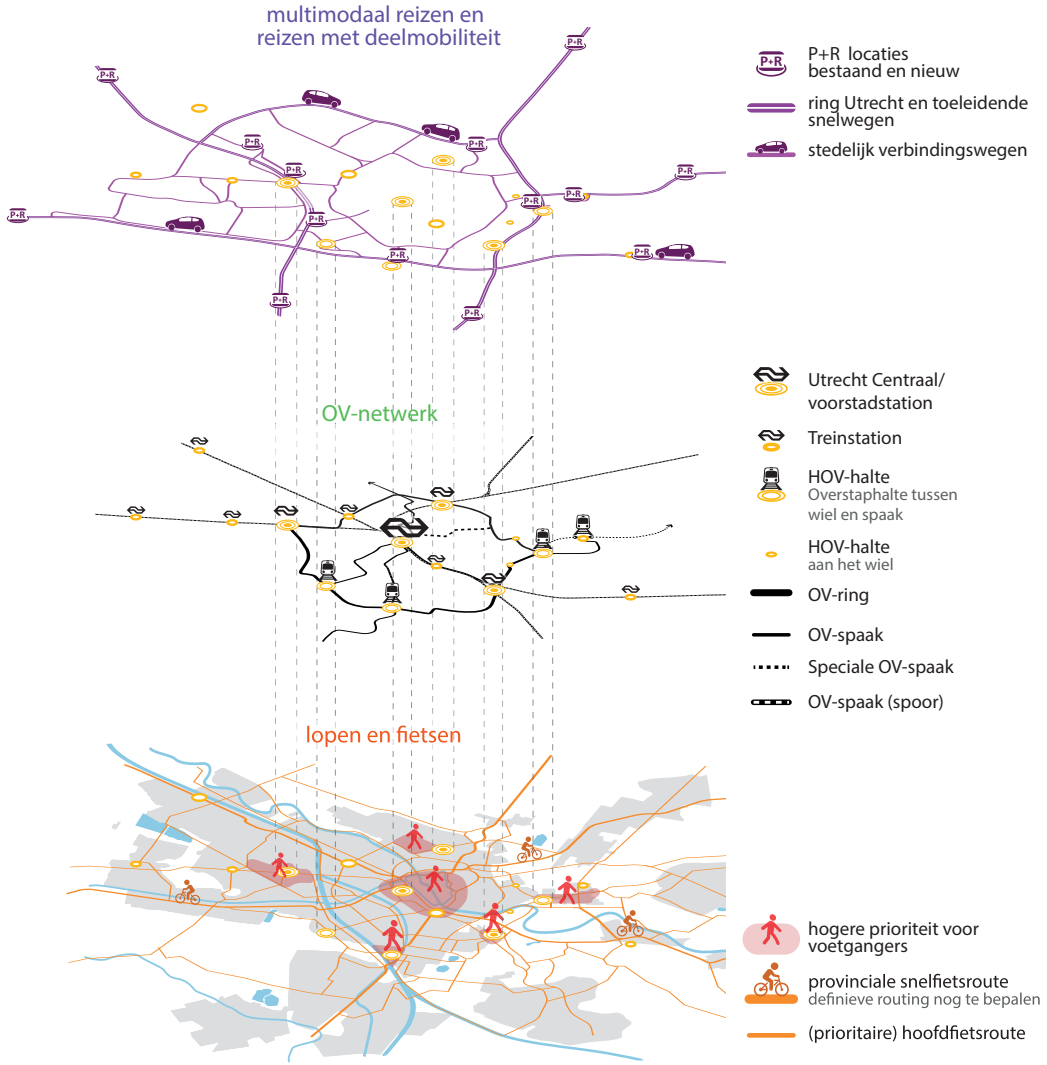
Als basis voor het Utrechtse multimodale mobiliteitsnetwerk kiezen we voor het Wiel met Spaken en een schaalsprong voor de fiets. De principes hierbij zijn:

1. Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door middel van logische, directe en aantrekkelijke routes. Door de fijnmazigheid ontstaan er routekeuzemogelijkheden voor de fietser, waarmee de drukte over het netwerk wordt verspreid. Dit hoofdfietsnetwerk sluit naadloos aan op de regionale fietsroutes.

2. Het wiel is bedoeld voor de stromen die niet in de stad (en het centrum) hoeven te zijn. OV-knooppunten aan het wiel zorgen voor de overstap van reizigersstromen uit de regio naar bestemmingen aan het wiel. Goede fietsroutes maken deze OV-knooppunten ook aantrekkelijk vanuit de meeste wijken en de regio, om over te stappen op een spaak (trein, tram of bus) of een verbinding via het wiel.

3. De spaken zijn bedoeld om snel bestemmingsverkeer vanuit de regio naar de stad (en in het bijzonder het centrum en de nationale knoop Utrecht Centraal) te brengen.

4. Vanuit P+R-locaties in de regio kunnen reizigers via ofwel met de (deel)fiets verder naar de bestemming, ofwel met een spaak naar het stationsgebied of de binnenstad reizen, ofwel met een verbinding via het wiel naar een bestemming aan het wiel (bijvoorbeeld de economische kerngebieden).



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Conceptueel multimodaal netwerk 2040

6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken

Voetganger is meest duurzame vorm van mobiliteit

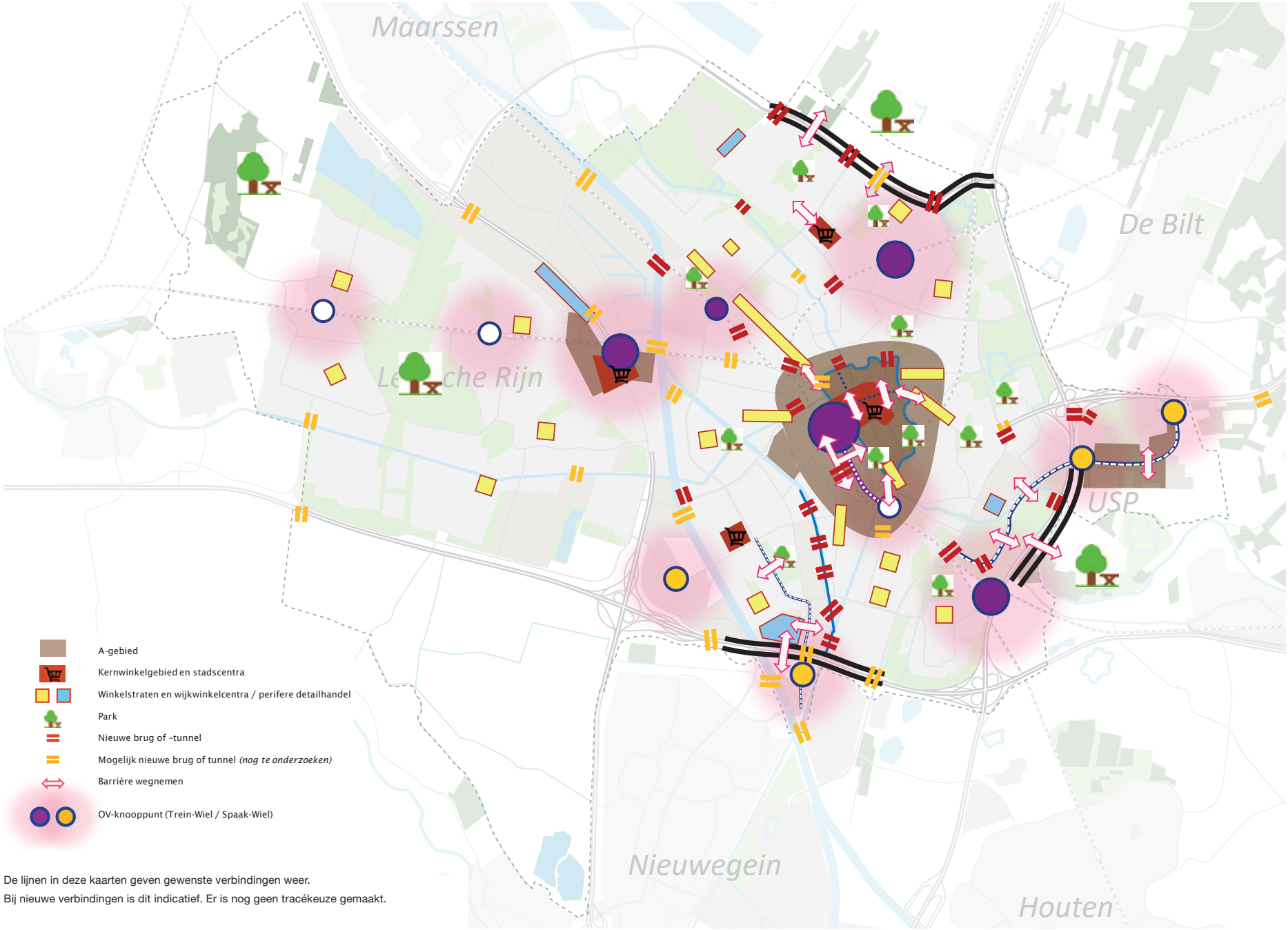
Voetgangersnetwerken

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerwijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: het is gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk, ruimte-efficiënt, het vergt beperkte investeringen in de infrastructuur vergeleken met andere vervoerwijzen, het versterkt sociale veiligheid en cohesie op straat, en voetgangersdrukte versterkt het economisch functioneren van winkels.

Alle bestemmingen in de stad zijn voetgangersvriendelijk te bereiken. 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 (mensen met een beperking, mensen met rolstoelen of kinderwagens, visueel gehandicapten). Zo kan iedereen zich vrij bewegen in de stad. Kruispunten moeten goed en veilig oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van 50 tot 100 meter. Dit stelt eisen aan de doorwaadbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook in de bestaande delen van de stad moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij fijnmazigheid, ook rondom grootschalige infrastructuurbundels zoals snelwegen, sporen en waterwegen.



Dit soort knelpunten met te weinig ruimte voor voetgangers pakken we aan



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Voetganger 2040

Om de stad als één samenhangend geheel te laten functioneren en het omliggende landschap toegankelijk te maken, moeten deze barrières zonder hinder gepasseerd kunnen worden. Dit vergt aanleg of verbetering van passages met het Amsterdam-Rijnkanaal, de snelwegen en de spoorlijnen.



Moreelsebrug bij station Utrecht Centraal

Prioriteit voor de voetganger in A-zone, rondom knopen en belangrijke bestemmingen

De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In de A-zones (centrum Utrecht, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum) is de voetganger (samen met de fietser) hoofdgebruiker. Dit vergt een extra hoge kwaliteit voor voetgangers. In de binnenstad en in Utrecht Science Park 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.



Voetgangersruimte Mariaplaats

Job Haug - 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.”



Voetgangersnetwerken

Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de op lokale schaal en op stedelijk niveau als het gaat om de hoofdroutes . Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma’s op lokaal niveau per wijk uitwerken, en op stedelijk niveau als het gaat om hoofdroutes. Daarbij hebben we specifieke aandacht voor loop- en wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten. 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

En routes van en naar:

- Voorzieningen
- Knooppunten
- Sportaccommodaties
- Rondom verzorgingshuizen
- Groen in de wijk en naar parken
- Omliggende wijken en buurten

Voetgangersvriendelijke routes naar attractiepunten

Plekken die voetgangers aantrekken, moeten beter worden verbonden met de wijken. 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. De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij). Dit maakt dat inwoners en bezoekers op vanzelfsprekende wijze te voet hun bestemmingen kunnen bereiken.

Meer ruimte voor verblijven

Met de groei van de stad komen er ook meer bewoners en mensen die in de stad werken, naar school gaan en een voorziening of winkel bezoeken. Deze mensen hebben allemaal behoefte aan een aantrekkelijke omgeving. 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.



Voetgangersvriendelijke ruimte naar en bij attractiepunten, zoals scholen

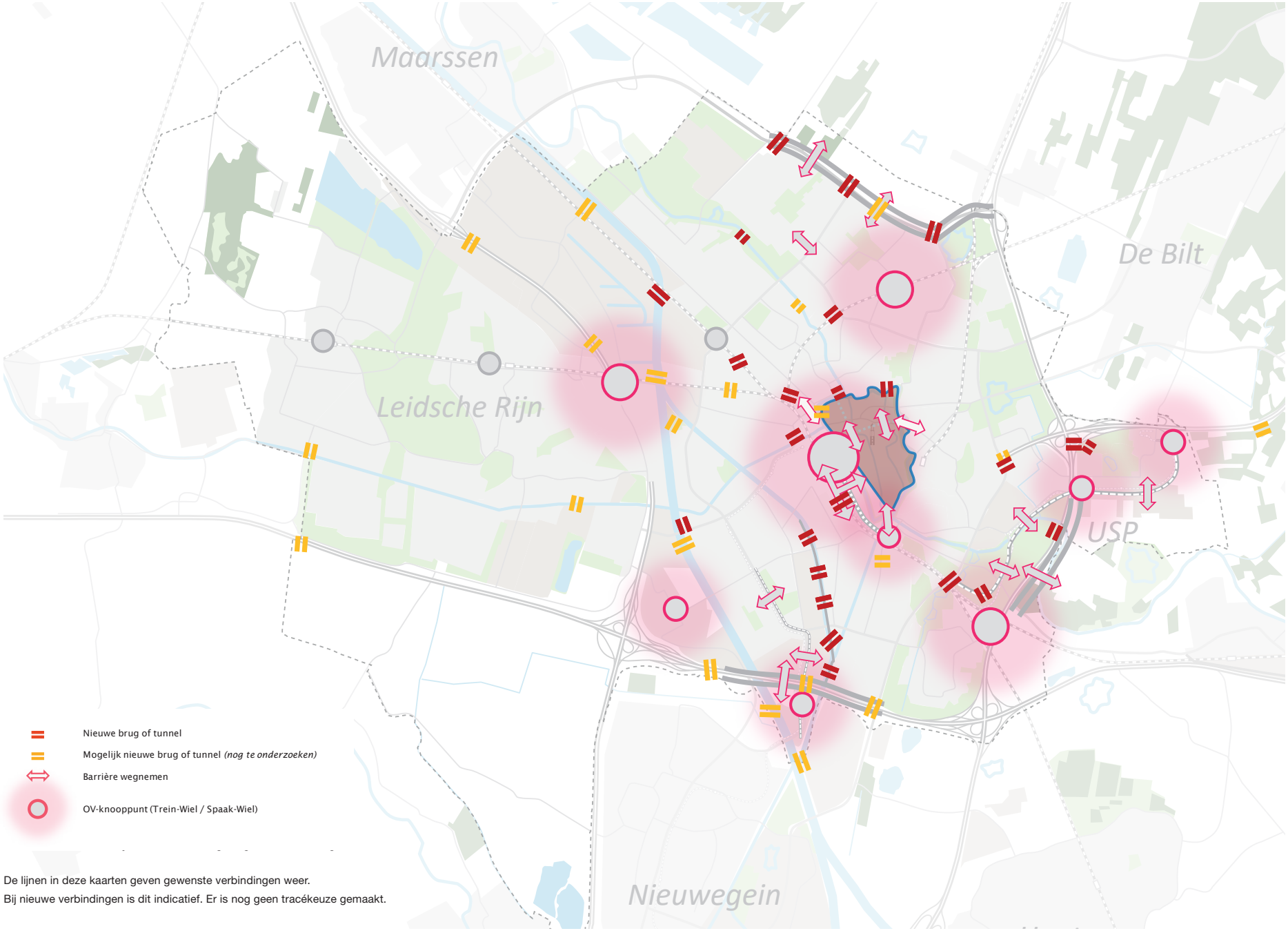
Ruimte voor recreatief lopen en sporten

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.

Confrontatie toekomstbeeld voetganger met de huidige situatie

De belangrijke speerpunten voor de voetganger zijn:

- Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad en Utrecht Science Park
- Beter verbinden van de binnenstad met omliggende wijken (aanloopstraten) en station Vaartsche Rijn
- Verbeteren voetgangersvriendelijkheid rondom treinstations en OV-knooppunten en andere belangrijke bestemmingen (winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheidscentra en sportcentra)
- Opheffen of verminderen van barrières (grote wegen, trambanen, spoorlijnen, waterwegen) met nieuwe passages en verbetering van bestaande passages
- Vergroten van de ruimte en verbeteren positie van voetgangers in de historische binnenstad buiten het voetgangersgebied, onder andere door het verminderen van de barrièrewerking van de binnenstadsas.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen voetganger 2040

6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes

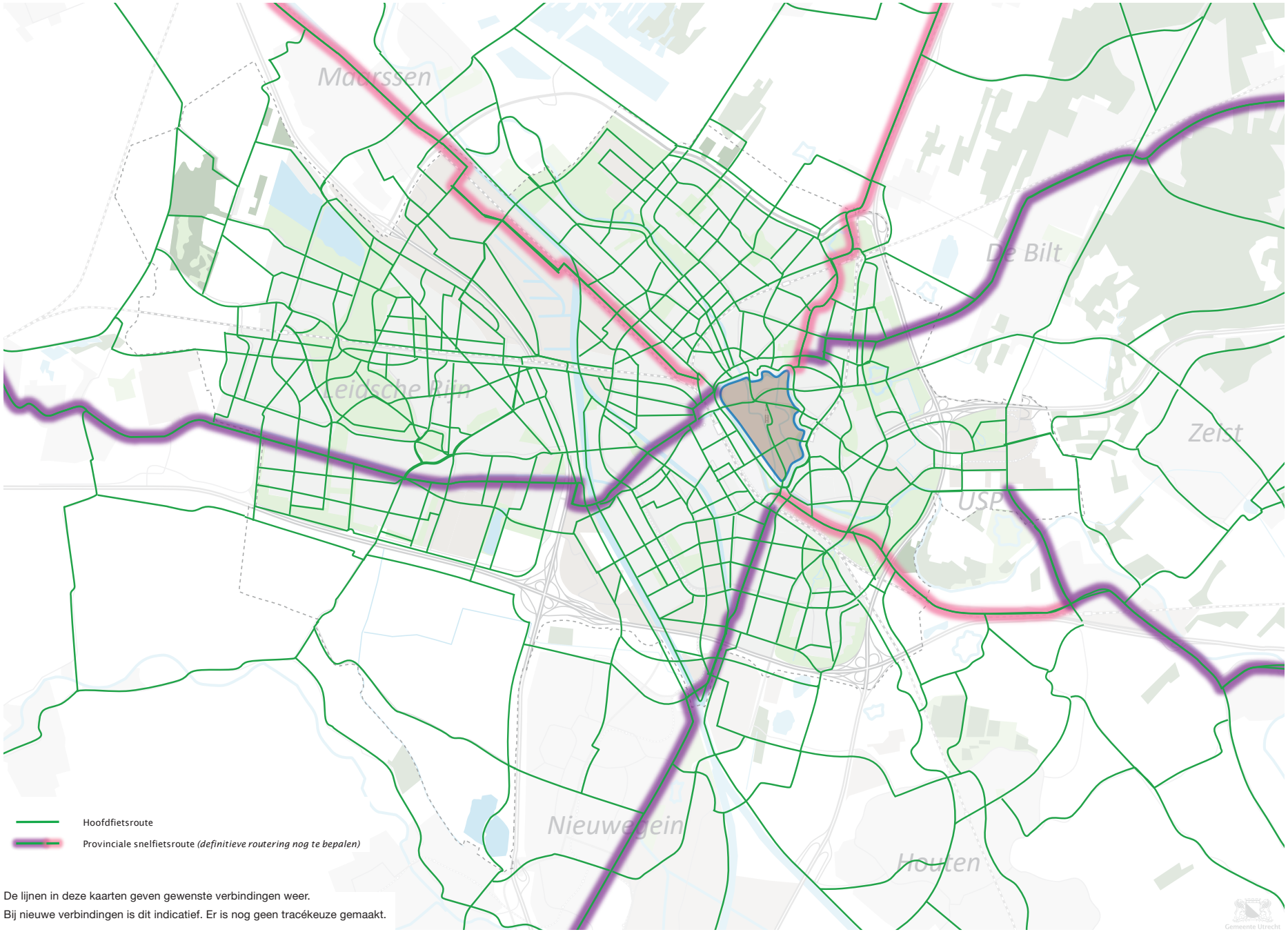
Op weg naar wereldfietsstad

Fietsen is (met lopen) een duurzame vervoerwijze als het gaat om gezondheid, milieueffecten, energiegebruik, ruimtebeslag en infrastructuurkosten. Utrecht kiest er voor om fietsstad van wereldklasse te worden. Voor de nieuwe generatie stadsbewoners en bezoekers is de fiets hét vervoersmiddel. De opkomst van de elektrische fiets maakt fietsen over steeds langere afstanden aantrekkelijk. Circa 70% van alle verplaatsingen in, van en naar Utrecht zijn potentiële fietsverplaatsingen (korter dan 15 kilometer). Het toenemende belang van de rol van de fiets in de mobiliteit wordt door Rijk en regio's erkent in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In dit toekomstbeeld wordt gewerkt aan landelijke doelstellingen en een nationale investeringsstrategie.





Vredenburg, de drukste fietsroute van Nederland



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Fietsnetwerk 2040

Schaalsprong fiets

Door het ingezette beleid groeit het fietsgebruik met 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat er in 2040 75% meer fietsers zijn in Utrecht dan in 2015. Deze fietsers komen voor en belangrijk deel uit de regio. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op de schaalsprong fiets:

We zetten in de stad in op:

1. Het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels. Het Utrechtse hoofdfietsnetwerk zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.

2. Veel routes in de stad worden drukker. We passen fietsroutes aan en beter in de omgeving om de groei van fietsstromen veilig, zonder hinder en overlast, passend bij de omgeving te faciliteren. Het gaat deels om verbreding, deels om weginrichting en oversteekbaarheid.

3. We sturen op het spreiden van stromen door de prioriteit voor de fietser te verbeteren bij fietsroutes met kruisingen met onder andere stedelijke verbindingswegen en door waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspleinen.

4. De gemeente blijft werken aan een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. Om met het stijgende aantal fietsers de verkeersveiligheid onderling en met andere verkeersdeelnemers te borgen, is aandacht nodig voor de fietsvaardigheden en het gedrag van bewoners en bezoekers van onze stad.

Niet alle plekken in de stad hebben voldoende ruimte voor grote fietsstromen en gestalde fietsen. 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. We creëren nieuwe routes om de stedelijke drukte van de binnenstad heen en bieden zo een alternatief voor fietsroutes door winkelstraten of routes met veel drukke kruisingen. Route ‘om de noord’ via de Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel zijn een voorbeeld 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. Met een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat kunnen reizigers uit Zuidwest makkelijker naar de fietsenstalling onder het stationsplein en naar de binnenstad. Daarnaast wordt ook ingezet op het gebruik van andere stations dan Utrecht Centraal, zowel met fietsroutes als fietsvoorzieningen (stallingen, deelsystemen). Ook hierdoor wordt de druk op het fietsnetwerk in de binnenstad en rondom Utrecht Centraal verminderd.



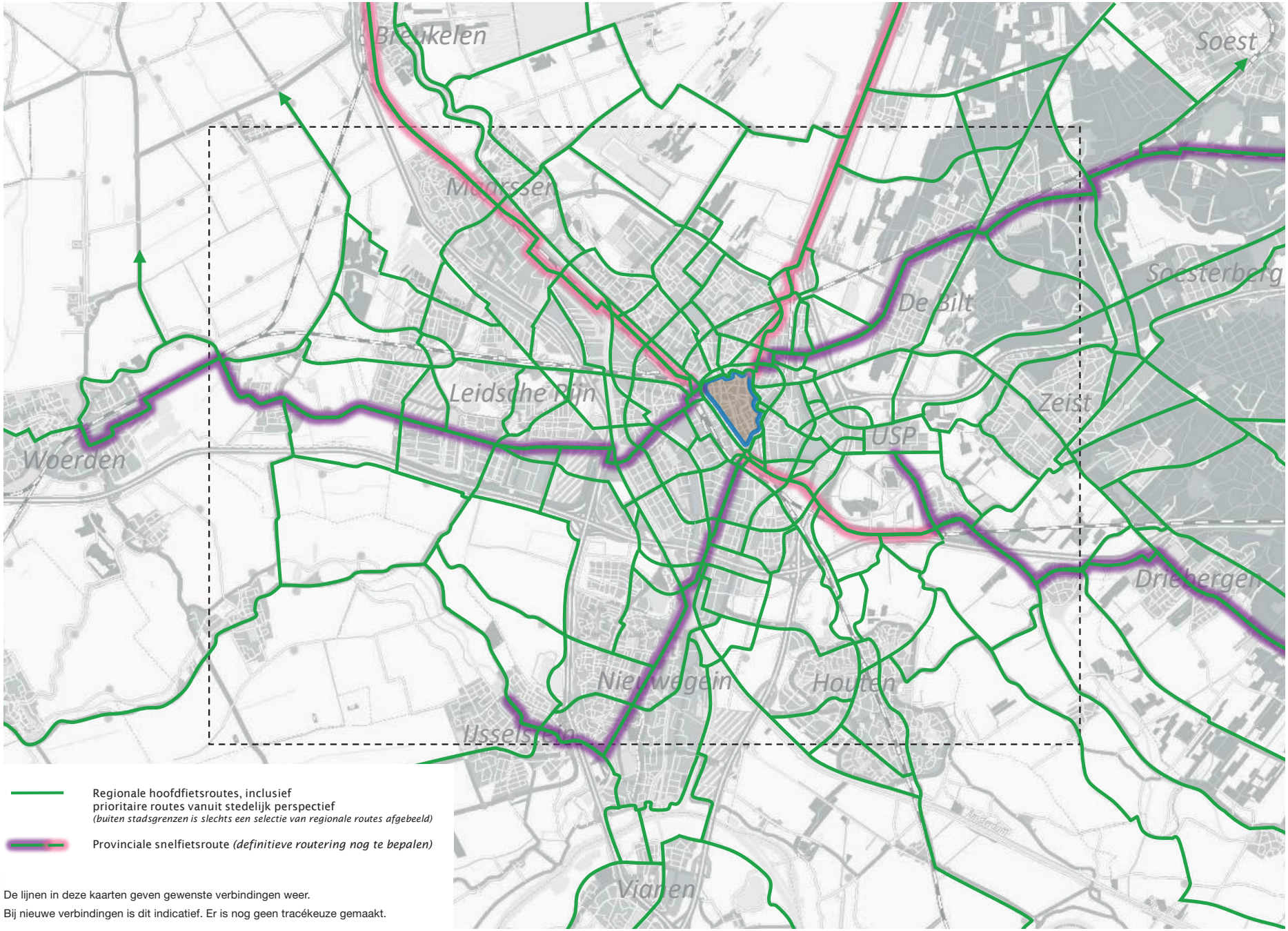
Nieuw toegevoegde fietsonderdoorgang Spinozabrug



Voetgangers- en fietsbrug De Gagel Overvecht (over NRU)

Hoofdfietsroutes sluiten aan op regionaal fietsnetwerk en P+R-voorzieningen

De groei van het fietsverkeer komt ook vanuit de regio. Er is een grote potentie voor meer fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer en daarmee het verminderen van het autoverkeer dat de stad in en uit rijdt. De hoofdfietsroutes in de gemeente Utrecht sluiten aan de randen van de stad aan op het regionale fietsnetwerk van de omliggende gemeenten (U10) en de provincie Utrecht. Hiermee vormen de hoofdfietsroutes logische en vanzelfsprekende schakels in het regionale fietsnetwerk. Het regionale fietsnetwerk biedt ook snelle en comfortabele verbindingen van P+R-voorzieningen naar de economische kerngebieden en/of naar de eigen woning. Hiervoor zetten we in overleg met de provincie en buurgemeenten in op nieuwe schakels naar Zeist (langs A28 in combinatie met een nieuwe OV-route), naar Nieuwegein Galecop, en op betere oversteken van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) richting Hilversum en Maartensdijk. We zorgen dat de fietssnelwegen uit Hilversum, Amsterdam (van Dam tot Dom), Woerden, IJsselstein en Veenendaal en Amersfoort goed aansluiten op de hoofdfietsroutes in de stad. Ook bedrijventerreinen worden goed aangesloten op het stedelijke en regionale fietsnetwerk door verbetering van fietsroutes en nieuwe verbindingen. De ontwikkeling van het regionale hoofdfietsnetwerk wordt door provincie en gemeenten geactualiseerd en uitgewerkt in een regionaal fietsnetwerkplan.



Regionale hoofdfietsroutes, inclusief
prioritaire routes vanuit stedelijk perspectief
(buiten stadsgrenzen is slechts een selectie van regionale routes afgebeeld)

Provinciale snelfietsroute *(definitieve routering nog te bepalen)*

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Regionaal fietsnetwerk 2040

Fijnmazig en hoogwaardig hoofdfietsnetwerk voor keuzevrijheid

Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Ook vragen verschillende soorten fietsers om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes.



Hoofdfietsroute via de Leidseweg

Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (‘8-80 jaar’). De omgeving ervaart hiervan niet of nauwelijks overlast. De routes volgen meestal rustige straten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen en sportaccommodaties. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. 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.

Bromfiets, snorfiets, vrachtfiets, hoge snelheidsfiets en E-scooter

Utrecht wil daar waar het kan snorfietsers (verplicht) en de hoge snelheidsfiets (boven 30 kilometer per uur) op de rijbaan laten rijden. 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. De bromfiets rijdt inmiddels al op de rijbaan. We pleiten voor een landelijke helmplicht voor snorfietsers op de rijbaan én het fietspad, ten behoeve van de verkeersveiligheid en eenduidigheid. Scooter- en snorfietsgebruikers stimuleren we te kiezen voor de (elektrische) fiets of het OV. Als er geen alternatief voor de scooter is, pleiten we voor een e-scooter, omdat dit past in het streven naar geheel emissieloze mobiliteit. In fietsenstallingen houden we rekening met deze afwijkende fietstypen door hier een deel van de stallingscapaciteit voor in te richten.

We juichen het gebruik van vrachtfietsen in plaats van de bestelauto toe. Deze dienen zich te gedragen conform de categorie waartoe ze behoren (bromfiets of gewone fiets).

Josien van Breda - Parkmanagement Lage Weide

"Zorg voor een goede fietsbereikbaarheid van Lage Weide en wij zorgen ervoor dat onze werknemers meer gaan fietsen. Zo zorgen we samen voor een bereikbaar Utrecht."



Sturen op gedrag

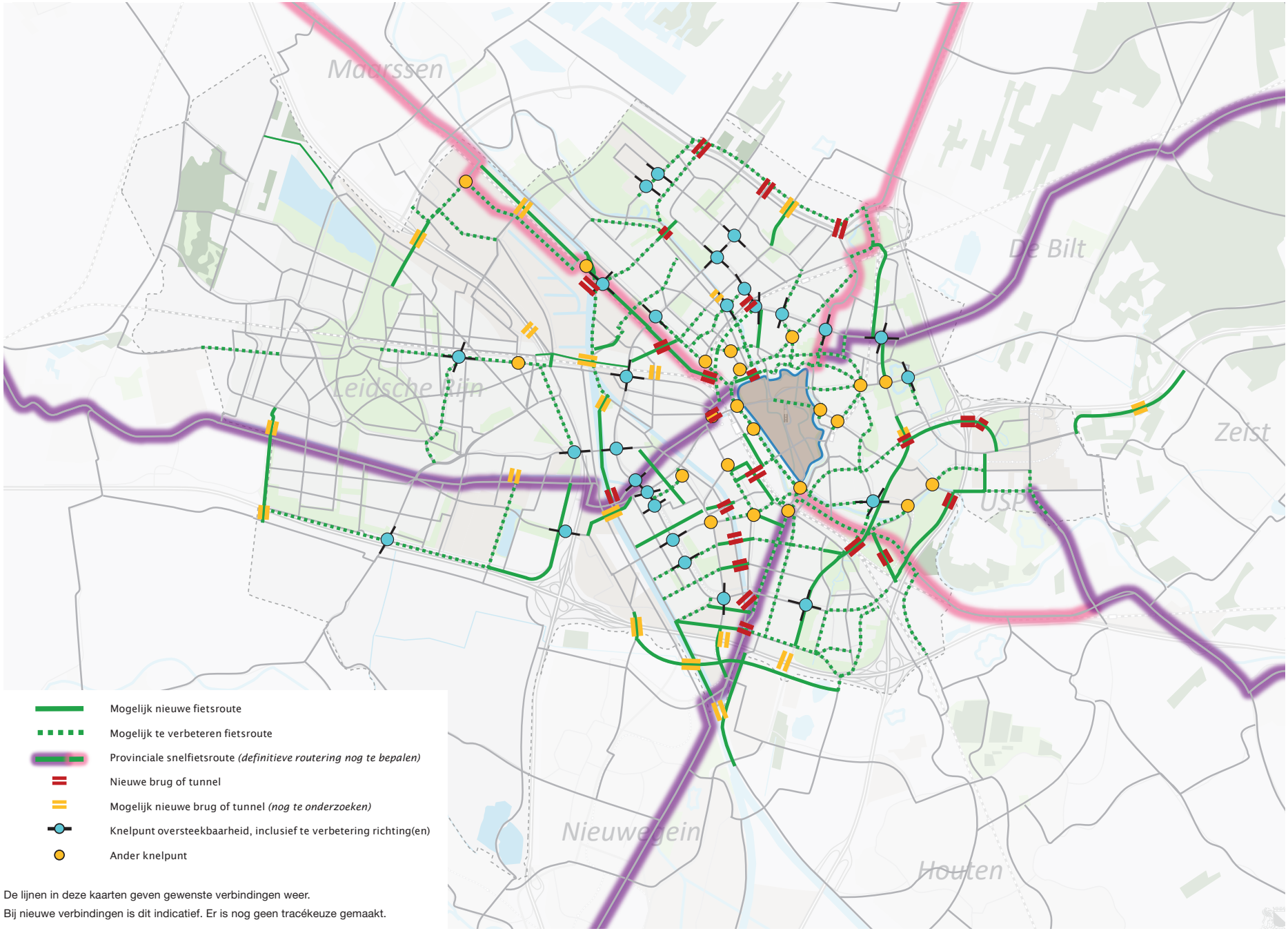
Het aanbieden van nieuwe of verbeterde routes betekent niet automatisch dat fietsers hun routekeuze aanpassen. We zullen fietsers actief op nieuwe mogelijkheden moeten wijzen. Hiervoor gebruiken we campagnes, informatie op straat bij keuzepunten, werkzaamheden benutten om alternatieve routes onder de 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.

Inpassing fietsinfrastructuur

Bij het realiseren of aanpassen van fietsinfrastructuur houden we rekening met een goede inpassing in de omgeving en een goede vormgeving met aandacht voor verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, voetgangersvoorzieningen, groen, biodiversiteit (flora en fauna), verlichting, belijning aan beide zijden en sociale veiligheid. Asfaltverharding is een goede manier om routes in het hoofdfietsnetwerk aantrekkelijker te maken (ook ten opzichte van andere fietsroutes).

De groei van de fiets past in de stad

Met 1) de uitbreiding van het netwerk, alternatieve routes om het centrum heen, de mogelijkheid tot spreiden door het fijnmazige fietsnetwerk, 2) het verbeteren van bestaande routes, goede aansluitingen op regionale verbindingen, 3) sturen op doorstroming met prioriteit bij kruisingen en het actief promoten van alternatieve routes maken we een groei van het fietsgebruik in, van en naar Utrecht met 75% mogelijk en faciliteren we de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie in de stad.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen fietsnetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het fietsnetwerk. Zie ook de figuur op de vorige pagina. De opgaven zijn als volgt samen te vatten:

- Alternatieve, parallelle fietsroutes om de binnenstad heen, o.a. ‘om de noord’ via Herenweg – Griftpark - Biltstraat en via de Weerdsingel en ‘om de zuid’ via Galgenwaard - Koningsweg – Ledig Erf – Vondellaan.
- Ontlasten omgeving Utrecht Centraal (Van Sijpesteijntunnel/ Smakkelaarsveld) door een verschuiving naar de Daalsetunnel (om de noord) en de Nicolaas Beetstunnel richting fietsenstalling stationsplein oost.
- Nieuwe schakels in fietsnetwerk om tangentiele routes tussen Utrecht Science Park, knooppunt Lunetten en Zuidwest, van en naar station Lunetten, langs de Waterlinieweg, via nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, nieuwe bruggen over Amsterdam-Rijnkanaal (Lage Weide en mogelijk A12-zone), nieuwe spoorkruisingen bij Nicolaas Beetsstraat en 2e Daalsedijk.
- Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van veel fietsroutes in de stad om de groei veilig en zonder overlast voor omgeving op te vangen.
- Verbeteren en uitbreiden van fietsroutes en stallingsvoorzieningen naar en bij OV-knooppunten.
- Verbeteren prioriteit bij kruisingen van hoofdfietsroutes en de stedelijke verbindingswegen.
- Ontlasten Heidelberglaan in Utrecht Science Park door logischer routes via Cambridgelaan en Leuvenlaan.
- Ontlasten Weg tot de Wetenschap door nieuwe fietsroute Lunetten – Mytylweg – Utrecht Science Park met een brug over de Kromme Rijn
- Uitbreiden van de inpandige stallingscapaciteit en (tijdelijke) buiten-stallingen in de binnenstad.
- Handhaving van onveilig en belemmerend gestalde fietsen rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad (mits er voldoende stallings-capaciteit in de omgeving is).
- Veiligere fietsroute over de Amsterdamsestraatweg.
- De regionale en snelfietsverbindingen zoals met U10 en provincie afgesproken. We zorgen dat verbeteringen in het fietsnetwerk goed aansluiten bij het regionale fietsnetwerk.
- Ontlasten Kanaalwegroute langs de Merwedekanaalzone door in te zetten op parallelle routes (Jufaseweg en Europalaan), mede voor betere ontsluiting van Kanaleneiland-Zuid.
- Verbeteren van de fietsverbindingen van grootschalige woning-bouwlocaties (o.a. Merwedekanaalzone en Beurskwartier) naar parkeerlocaties.



Fietsroute via Oosterspoorbaan

Peter van Bekkum - Fietsersbond

“De Fietsersbond is blij met dit nieuwe mobiliteits-plan, waarmee Utrecht werkt aan robuuste verbindingen voor snelle en zware fietsen, een compleet netwerk van vlotte hoofdfietsroutes en superveilige 30 kilometer per uur straten voor alle 8-tot-88-fietsers.”



Dafne Schippersbrug, de fiets- en wandelbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal



Fiets en openbaar vervoer bij station Driebergen-Zeist

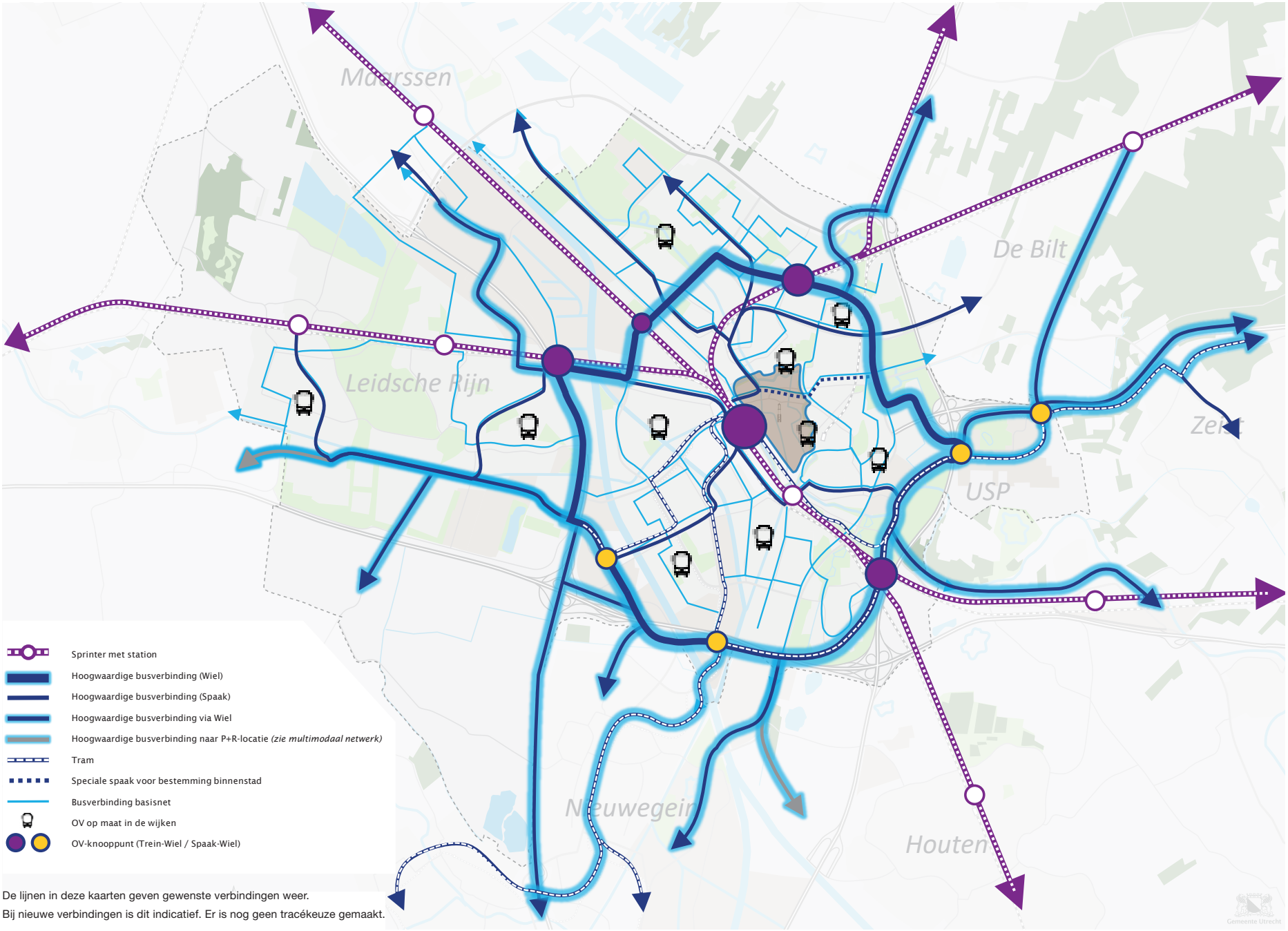
Groei OV vertraagd door Corona

De Corona-maatregelen hebben geleid tot een grote teruggang in het aantal OV-reizigers tot ongeveer 50% van het aantal voor Corona in dezelfde periode een jaar eerder. Deze teruggang komt door enerzijds een gevoel van onveiligheid in het OV (kans op besmetting) en anderzijds door de grote mate van thuiswerken van met name kantoorpersoneel. Deze doelgroep vormt in de spitsen een groot deel van de (voormalige) Ov-reizigers. Door de inzet op structureel meer thuiswerken zal een deel van deze reizigers niet meer in het OV terugkomen, of minder dagen per week, waardoor de bezetting afneemt. De OV-sector verwacht daarom een vertraging in de groei van het OV-gebruik. Voor de lange termijn zal het gevoel van onveiligheid naar verwachting verdwijnen, maar thuiswerken zal leiden tot een later moment waarop de hoge groeiprognoses gehaald worden. De OV-sector verwacht een vertraging van 5 jaar. Dit geeft lucht om enkele grote investeringen goed voor te bereiden.

6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden

Groei van de stad vraagt om systeemsprong in openbaar vervoer

Een goed functionerend openbaar vervoer – over langere afstanden, binnen de regio én in de stad – is cruciaal om de doelen van dit mobiliteitsplan te bereiken. De groei van Utrecht door inbreiding biedt kansen voor openbaar vervoer (hoge frequenties, snelle verbindingen). Rijk, provincie en stad concluderen samen in U Ned dat optimalisaties in het bestaande openbaar vervoersysteem niet voldoende zijn om de groei van de stad te faciliteren. Een systeemsprong is nodig vanwege de groeiende reizigersstromen, vooral naar Utrecht Science Park en het centrum van Utrecht. In U Ned zijn dan ook de doelen geformuleerd om Utrecht Centraal te ontlasten, de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te vergroten en de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties mogelijk te maken. Daarnaast is het vanwege de leefbaarheid en verblijfskwaliteit gewenst het aantal (bus)voertuigbewegingen door de binnenstad niet verder te laten groeien. De doorstroming staat nu ook al op verschillende plekken onder druk. Ook vormen goed ontworpen en ingepaste OV-knooppunten en haltes interessante plekken voor een aantrekkelijke stad door hun goede bereikbaarheid te voet en per fiets.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Openbaarvervoernetwerk 2040

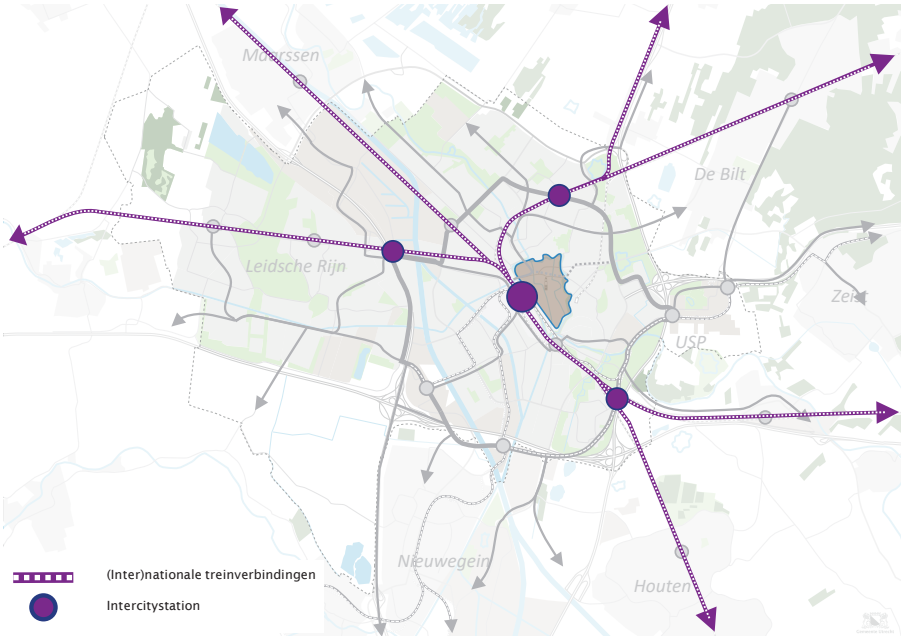
Het openbaar vervoer na de systeemsprong: concretisering van het Wiel met Spaken

In 2040 beschikt Utrecht over een robuust OV-netwerk, waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. Voor reizigers die geen herkomst of bestemming in het centrum van Utrecht hebben is het aantrekkelijker om via andere knooppunten te reizen. Dit OV-systeem noemen we het Wiel met Spaken en kent de volgende opbouw:

1. Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt
2. Wielverbindingen via voorstadstations
3. Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal en de regio
4. Hoogwaardige OV-knooppunten met goede voetgangers- en fietsvoorzieningen
5. Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken
6. Aanvullende vervoervoorzieningen als maatwerk



Tramlijn 22, halte CS Centrumzijde



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief.
Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

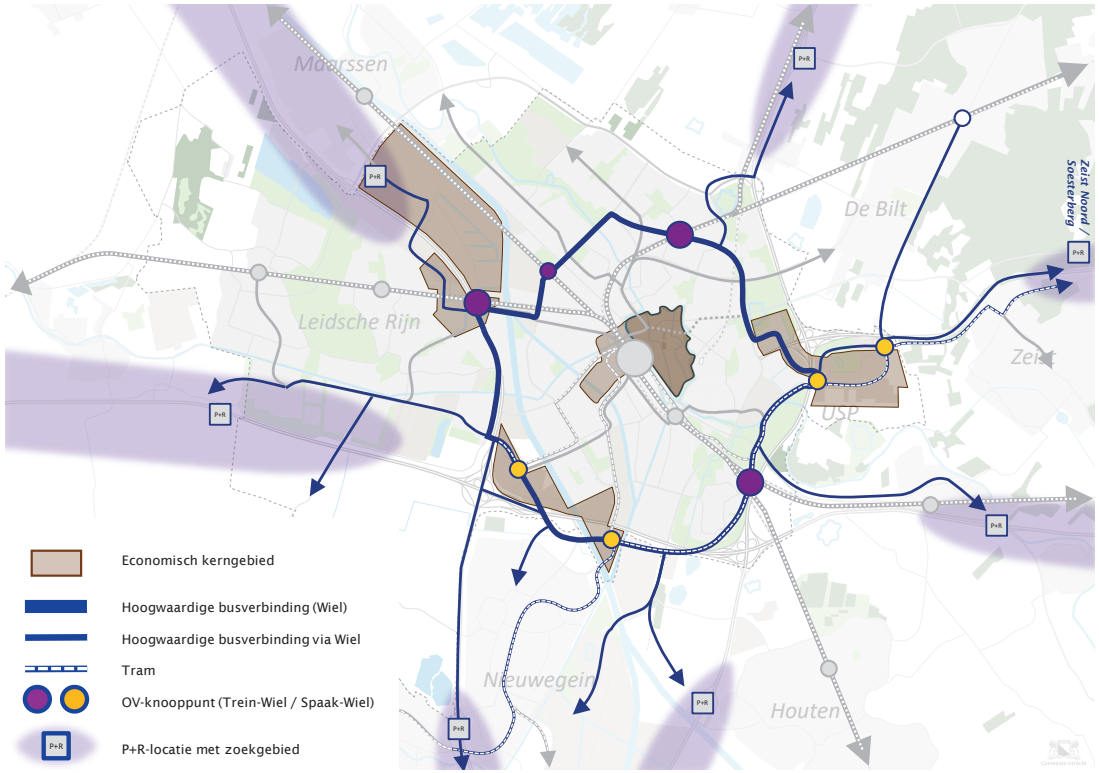
Figuur: (Inter)nationale spoorverbindingen 2040

Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt

Utrecht Centraal is en blijft vanwege de centrale ligging het belangrijkste knooppunt in het nationale spoornetwerk en aan de internationale corridor richting Duitsland. Utrecht centrum is een bestemming van groot (inter)nationaal belang. Dit vergt snelle, betrouwbare, comfortabele, hoogfrequente verbindingen met alle delen van Nederland en Schiphol als intercontinentale hub over de gehele dag. De ruimte nabij Utrecht Centraal benutten we voor hoogstedelijk wonen, werken en verblijven. De beschikbare ruimte voor OV gebruiken we zoveel mogelijk voor reizigers die in Utrecht centrum moeten zijn of waarvoor Utrecht Centraal het meest aantrekkelijke overstappunt is, met name de (inter)nationale reizigers.
We creëren meer ruimte voor reizigers die op Utrecht Centraal hun bestemming hebben of een (inter)nationale reis maken door regionale overstappers te verleiden via andere (Intercity)stations over te stappen naar hun bestemming in stad en regio.Als we de OV-stromen niet weten te spreiden, zijn miljardeninvesteringen en complexe, langdurige bouw-werkzaamheden rondom Utrecht Centraal nodig om met name het regionale OV ondergronds te brengen. Bovendien realiseren we dan de doelen van de RSU niet om verdichting rond knooppunten elders in de stad mogelijk te maken.



Station Utrecht Centraal



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: OV-verbindingen via het Wiel 2040

Wielverbindingen via voorstadstations

De wielverbindingen verbinden de grote woongebieden en locaties voor P+R in de regio met de grote economische kerngebieden. Deze verbindingen zijn snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel en vormen daarmee aantrekkelijke alternatieve routes, die niet via Utrecht Centraal lopen. Om de druk op Utrecht Centraal effectief te verlichten is het belangrijk dat zoveel mogelijk reisrelaties via de wielverbinding sneller zijn dan via Utrecht Centraal.

De voorstadstations Lunetten-Koningsweg (zowel vanuit Arnhem en Den Bosch als ook Amsterdam en Schiphol), Leidsche Rijn Centrum (vanuit Den Haag, Rotterdam en Leiden) en Overvecht (vanuit Amersfoort, Baarn en Hilversum) nemen een deel van de overstapfunctie van Utrecht Centraal over, doordat reizigers vanuit bijvoorbeeld Amsterdam naar het Utrecht Science Park bij Lunetten-Koningsweg overstappen op de wielverbinding. Wanneer ook Intercitytreinen bij deze voorstadstations halteren is deze overstapfunctie aantrekkelijker, waardoor de druk op Utrecht Centraal wordt verminderd.

De wielverbindingen bieden een aantrekkelijk multimodaal alternatief voor autogebruikers tussen aan de snelweg gelegen P+R-voorzieningen buiten de Ring Utrecht en belangrijke werklocaties. Hierdoor neemt de druk op het wegennet af (met name op de Ring Utrecht en de snelwegaansluitingen).



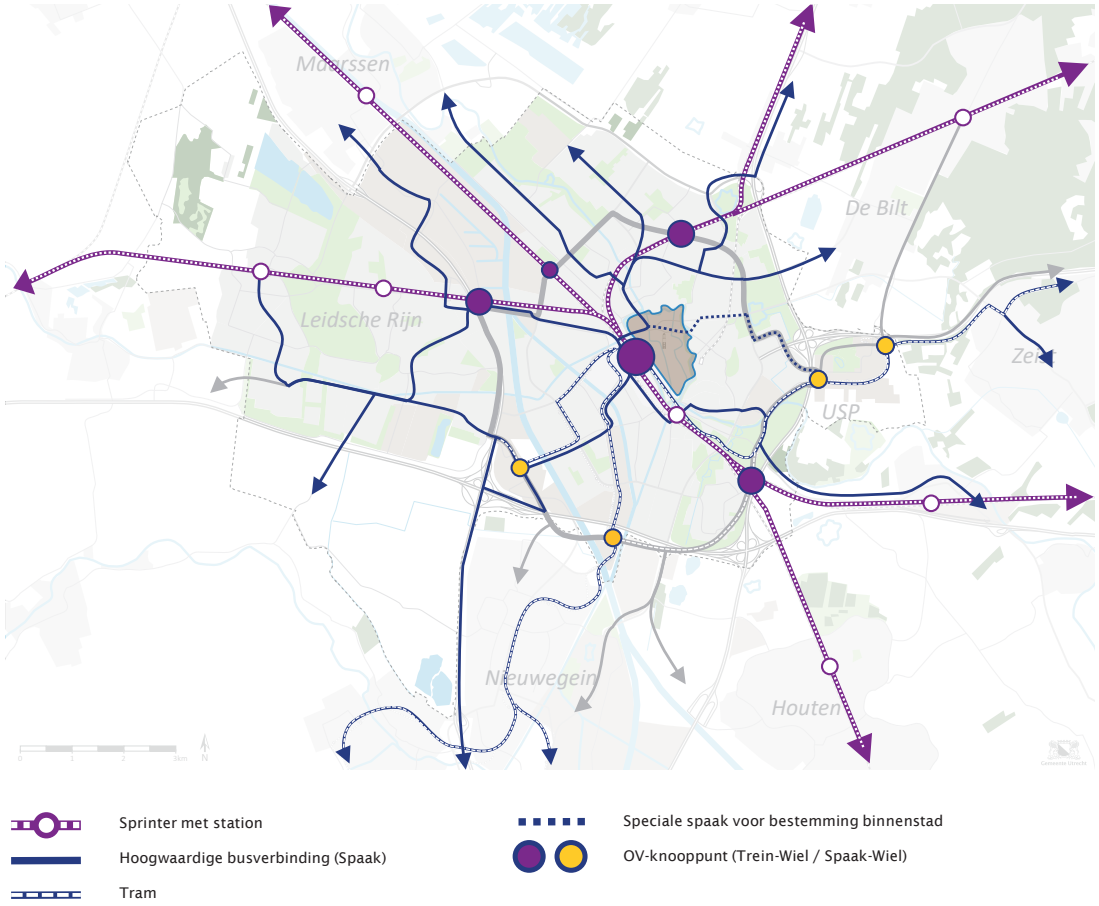
Station Utrecht Lunetten

De wielverbinding tussen Nieuwegein – knooppunt Lunetten/Koningsweg – Utrecht Science Park en Zeist heeft de potentie om als tramlijn geëxploiteerd te worden. Deze tramlijn maakt grotendeels gebruik van bestaande traminfrastructuur (Uithoflijn en tram naar Nieuwegein) en vergt een nieuw stuk tramlijn tussen de Koningsweg en Westraven. Ook deze tram-wielverbinding ontsluit mogelijke locaties voor P+R in Nieuwegein (A2) en Zeist (A28).



Tramlijn 22 in Utrecht Science Park

Het wiel dient zeer snelle verbindingen mogelijk te maken en wordt daarom grotendeels als vrijliggende bus-/trambaan gerealiseerd, grotendeels ongelijkvloers, vooral op de drukke delen (aan de oost- en zuidwestzijde van het wiel). Voor dit wiel zijn (op delen) meerdere tracés mogelijk.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: OV-verbindingen via Spaken 2040

Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal

De Spaken bieden betrouwbare, comfortabele, frequente verbindingen met korte reistijden vanuit de regio naar de bestemming en nationaal overstapknooppunt Utrecht Centraal, het centrum en economische kerngebieden langs de spaak. Op het spoor rijden Sprinters met een frequentie van 4 tot 8 keer per uur. Naast de spaken op het spoor zijn er ook enkele tram-spaken (Uithoflijn, tram naar Nieuwegein-IJsselstein via een nieuw tracé over de Europalaan en een tram naar Papendorp) en hoogfrequente hoogwaardige buslijnen die samen als een metrosysteem gaan functioneren. De nieuwe tramlijnen zijn nodig omdat de grote vervoervraag op de OV-corridors in 2040 niet meer per bus kan worden afgewikkeld. Deze spaken vergen investeringen in spoorverdubbeling richting Driebergen-Zeist in combinatie met het realiseren van station Lunetten-Koningsweg, het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, een nieuw tramtracé via de Europalaan en een aftakking van een tramlijn naar Papendorp vanaf de tramlijn door Kanaleneiland. Voor deze spaken zijn meerdere tracés mogelijk.

In het Utrecht Science Park komen spaken en wielverbindingen samen. De bestaande bus/trambaan over de Heidelberglaan kan dit niet verwerken. Daarom zullen vooral de doorgaande wielverbindingen langs het Utrecht Science Park worden geleid via een nieuwe route.

Verschillende treinstations, tram- en bushaltes aan deze spaken zijn zeer geschikt als overstappunt, vooral die dicht bij de snelwegen en vóór de Ring Utrecht liggen.

OV-knooppunten aan het Wiel

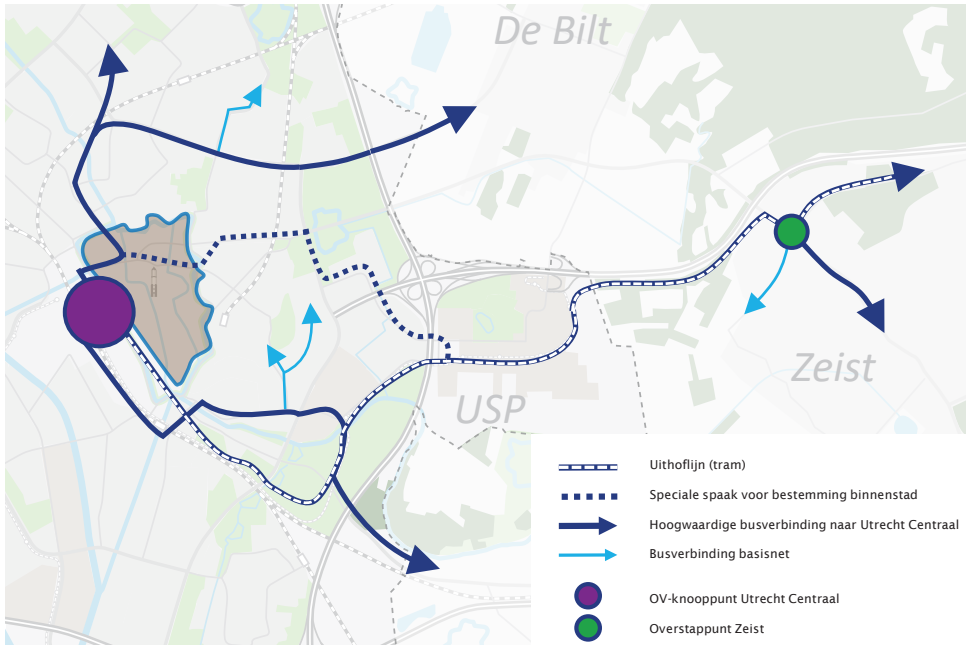
Op de kruispunten van de spaken en het wiel liggen de OV-knooppunten die de overstap tussen trein en bus/tram, tussen spaak en wiel en tussen lopen, fiets en OV faciliteren. Deze OV-knooppunten ontlasten hierdoor Utrecht Centraal van een deel van de overstappers, waardoor op Utrecht Centraal meer ruimte is voor bestemmingsreizigers. Zonder het Wiel met Spaken zou Utrecht Centraal groeien van 196.000 in- of uitstappers op de trein in 2019 naar ongeveer 250.000 in- en uitstappers in 2040. Door het Wiel met Spaken blijft de groei beperkt tot 210.000 in- en uitstappers[16] waarvan een groter aandeel reizigers betreft die daar in de buurt een bestemming heeft.

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 en toegankelijk voor iedereen. Bovendien zijn deze locaties geschikte verstedelijkings- en verdichtingslocaties. Het gaat om de stations Overvecht, Leidsche Rijn en Lunetten/Koningsweg waar bij voorkeur ook een deel van de Intercity's gaat halteren en de regionale knooppunten Utrecht Science Park, Westraven en Papendorp.
Naast de OV-knooppunten zullen tangenten via het wiel ook op een beperkt aantal andere haltes stoppen. Door slechts beperkt te halteren kunnen korte reistijden worden gerealiseerd.



OV-knooppunt Utrecht Science Park

[16] 210.000 in- en uitstappers op Utrecht Centraal indien er Intercity's halteren op de voorstadstations en ongeveer 225.000 in- en uitstappers op deze stations alleen Sprinters halteren.



Figuur: Alternatieve OV-routes om de binnenstad heen



Huidige situatie binnenstadsas



Tramlijn 22

Inpassing tram en vrije businfrastructuur in de omgeving

In de A-zones past het OV zich aan het tempo van de voetganger en fietser aan. Met de hiervoor beschreven wielverbindingen zorgen we ervoor dat doorgaande OV-reizigers zoveel mogelijk via alternatieve routes om de A-zone (waar ze niet hoeven te zijn) heen geleid worden. Voor OV-reizigers met een bestemming (of herkomst) in de A-zone is van belang dat op het laatste (of eerste) deel van hun reis er niet onnodig gestopt wordt bij haltes of verkeerslichten. Dit is veel bepalender voor een vlotte en betrouwbare reis dan een hoge snelheid (die niet past in een A-zone).

Op de binnenstadsas (Sint Jacobsstraat/Vredenburg-Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) is meer ruimte voor de voetganger en andere functies, zoals groen en verblijfsruimte gewenst. Tegelijkertijd willen we de OV-bereikbaarheid van deze binnenstadsas borgen voor de vele duizenden reizigers met een herkomst of bestemming aan deze binnenstadsas. Gezamenlijk met de provincie onderzoeken we hoe we het aantal voertuigbewegingen over het hoofddeel van deze as (Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) zodanig kunnen verlagen, dat een andere inrichting van (delen van) de binnenstadsas mogelijk wordt. Ook een ondergrondse tramlijn is een variant die onderzocht wordt. Het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist en een verbetering van de OV-doorstroming op de Oudenoord en de Kardinaal de Jongweg zijn hier een belangrijke randvoorwaarde voor. De route Oudenoord-Kardinaal de Jongweg- Voordorp/De Bilt moet daarbij sneller en tenminste net zo aantrekkelijk zijn als de huidige route via de binnenstadsas.

Tram- en businfrastructuur moet in de stad goed worden ingepast. Het mag geen barrière worden in het stedelijk gebied. Belangen voor vlotte doorstroming en betrouwbaarheid moeten afgewogen worden tegen oversteekbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. We kiezen hierbij voor korte reistijden en niet voor hoge snelheden. Bij ontwerp van bus- en trambanen moeten voldoende en veilige oversteken worden gecreëerd.

Tramverbinding of Bus Rapid Transit

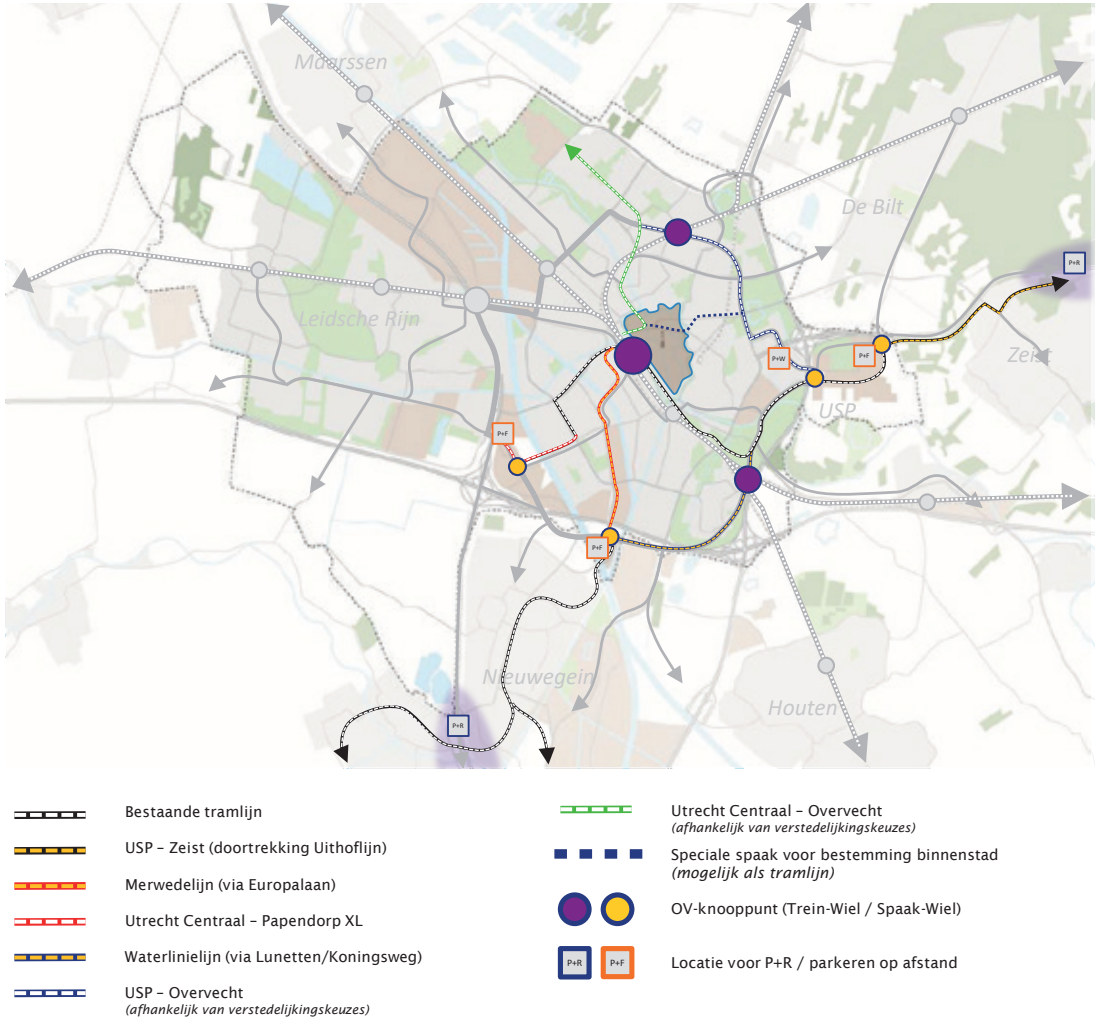
De stad Utrecht zet zich in voor een goede vervoersoplossingen met meer reizigerscapaciteit en comfort, die tegelijk bijdragen aan de stedelijke kwaliteit (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit) en kansen biedt voor verstedelijking (wonen en werken). Een tram biedt duidelijk kansen; een tram is een geschikt vervoermiddel bij grote aantallen reizigers. Een tram is efficiënter dan de bus in hoog-stedelijke gebieden. Voor dezelfde hoeveelheid reizigers is een vijfde van het aantal voertuigen nodig. Dit maakt groot verschil bij de oversteek-baarheid van de straat, de doorstroming bij kruispunten en bij haltes. Bovendien kan een tram een impuls geven aan ruimtelijke ontwikkeling langs het tracé. De tram is een vervoermiddel, maar zeker ook een instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke stedelijke gebieden binnen de stad.

Uit de groei van het vervoer in de eerste drie maanden na ingebruikname van de Uithoflijn (van 20.000 reizigers per dag in buslijn 12 tot 30.000 reizigers op de drukste dag in de Uithoflijn) blijkt wel de grote aantrek-kingskracht van een dergelijke hoogwaardige tramlijn. Een tramlijn vergt echter grote investerings-, beheer- en onderhoudskosten en is daarom alleen haalbaar bij het vervoer van grote aantallen reizigers. Buiten het hoogstedelijke gebied zijn er veelal onvoldoende potentiële reizigers om de aanleg van tramverbindingen te rechtvaardigen. Bij de aanleg van tramlijnen kijken we zorgvuldig naar de reisrelaties en eventuele (extra) overstappen. Bus Rapid Transit (BRT) is een internationale naam voor



Bus Rapid Transit (Nantes, Frankrijk)

metroachtige hoogwaardige busverbindingen, met veelal vergelijkbare kenmerken als een tram: hoogfrequent, vrijliggende infrastructuur voor een goede doorstroming en weinig haltes om snel te zijn. Een BRT-systeem is goedkoper, leidt tot minder (noodzakelijke) overstappen, maar biedt ten opzichte van tram ook minder comfort en minder capaciteit. Alle wiel- en spaakverbindingen verbindingen geven we tenminste vorm als hoogwaardige busverbinding. Op een aantal wiel- en spaakverbindingen is dit ontoereikend en is traminfrastructuur nodig om de groei van de stad mogelijk te maken. Het betreft:

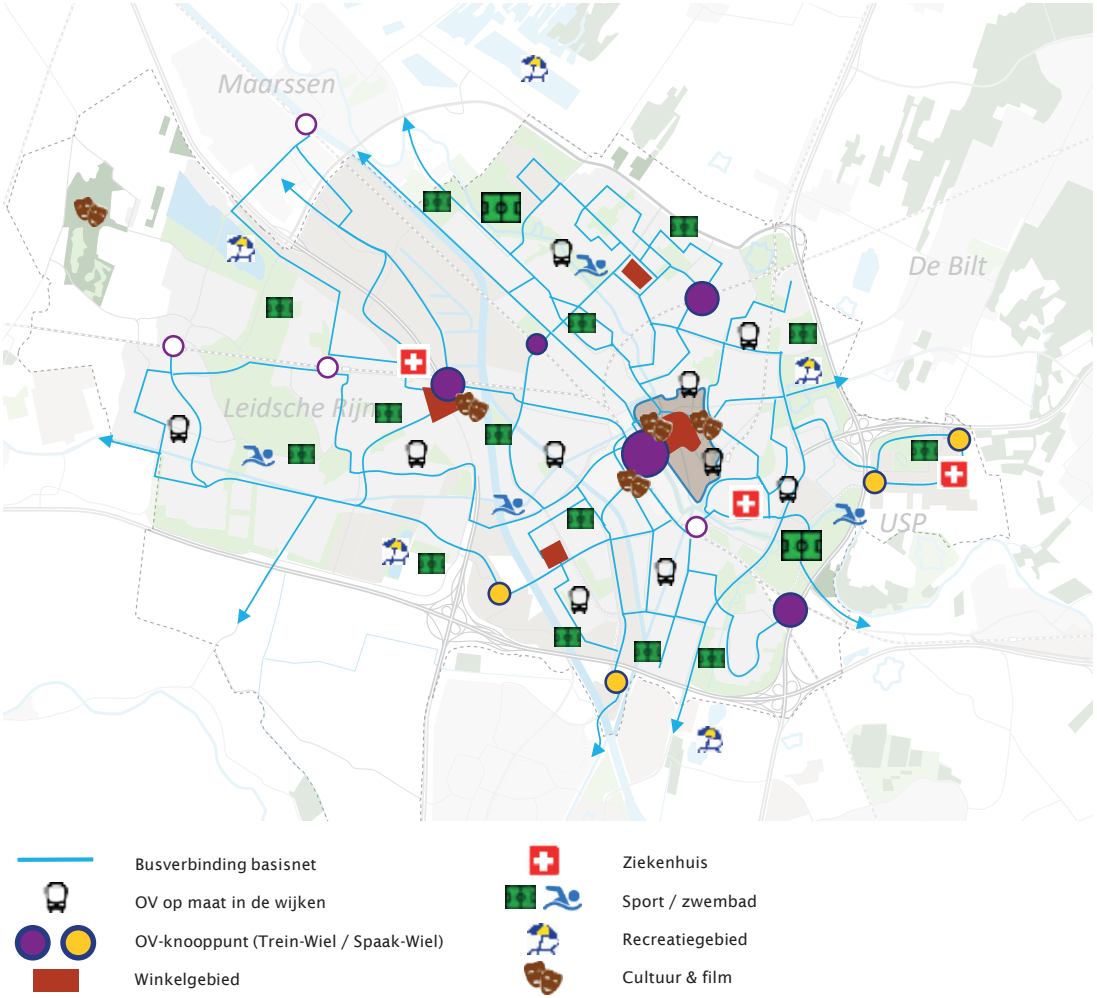


De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Tramnetwerk 2040

- Uithoflijn doortrekken parallel aan de A28 naar Zeist
- Tramlijn Nieuwegein en IJsselstein versnellen via Europalaan naar Utrecht Centraal (Merwedelijn)
- Tramlijn (de multimodale hub XL in) Papendorp via 24 oktoberplein naar Utrecht Centraal
- Tramlijn Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Utrecht Science Park-Zeist (Waterlinielijn)
- Afhankelijk van verstedelijking: Utrecht Centraal-Oudenoord-Overvecht en Utrecht Science Park-Overvecht

De vervoerstromen op de binnenstadsas in 2040 zijn niet groot genoeg om een tram te rechtvaardigen vanuit capaciteitsoverwegingen 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. Tram over de binnenstadsas is daardoor minder urgent, maar na realisatie van onder andere Merwedelijn en Waterlinielijn een mogelijke doorontwikkeling na 2040. Door technologische ontwikkeling zien we dat tram en hoogwaardige bus steeds meer op elkaar gaan lijken. Zo zijn er al tramsystemen zonder bovenleiding en zelfs zonder rails. Ook bestaan er bussen die qua vormgeving erg op een tram lijken en mogelijk dat na 2040 bussen virtueel aan elkaar gekoppeld kunnen worden als een (lange) tram. Deze ontwikkelingen zijn mogelijk ook voor Utrecht interessant.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Basisnetwerk 2040

Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken

Aanvullend op het Wiel met Spaken rijdt het basisnet, een netwerk van reguliere buslijnen naar wijken (vergelijkbaar met de huidige stadslijnen). Het basisnet heeft een ontsluitende functie. Primaire functie van dit basisnet is een goede bediening van de wijken, waardoor de loopafstanden naar de haltes beperkt worden. Bij het optimaliseren van het basisnet zoeken we naar slimme routering zodat overstappen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Frequentie en snelheid zijn voor deze lijnen minder belangrijk dan bij hoogwaardige bus- en tramverbindingen, maar een betrouwbare dienstregeling is ook voor deze lijnen vereist. De routes waar basisnetlijnen rijden worden zodanig ingericht dat een betrouwbare dienstregeling kan worden gereden en het vervoer comfortabel voelt, ook bij een weginrichting gericht op een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur.



Tramlijn 22, halte Vaartsche Rijn



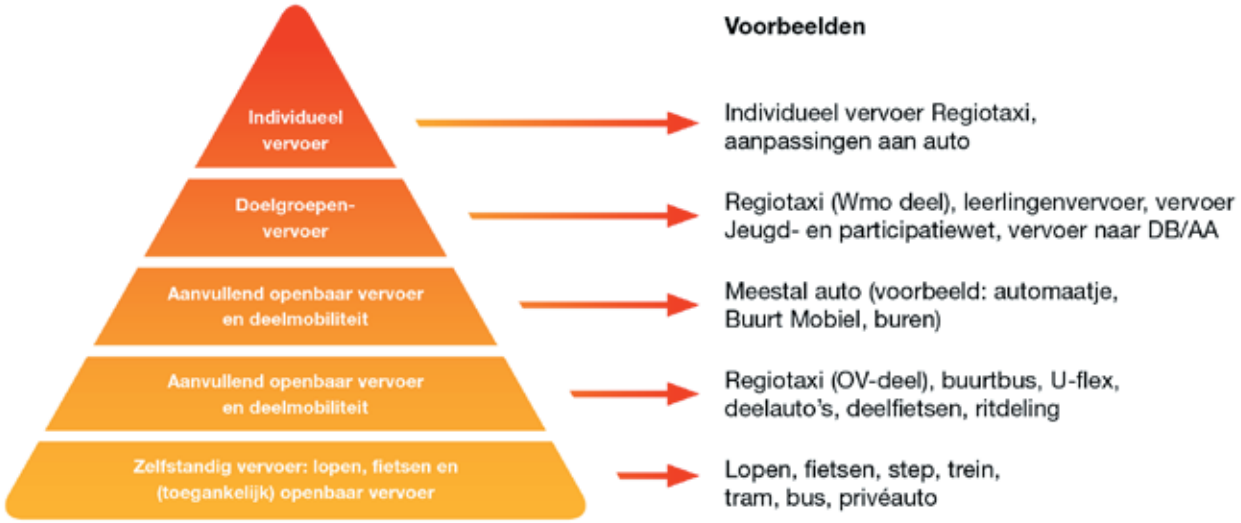
Tramverbinding (Almada, Portugal)

Vervoer voor iedereen

We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij. We willen dan ook invulling geven aan het VN-verdrag Handicap om de rechten en waardigheid van mensen met een beperking te beschermen met betrekking tot mobiliteit. 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). Daarom zorgen wij voor een voetgangersvriendelijke bereikbaarheid van OV haltes met aantrekkelijke looproutes en toegankelijke haltes.

Verschillende reizigers hebben verschillende behoeften bij het openbaar vervoer. Het Wiel met Spaken richt zich meer op snelheid en frequentie, terwijl het basisnet meer georiënteerd is op de reiziger die minder ver wil of kan lopen. Voor veel reizigers zijn andere of aanvullende vervoersvoorzieningen gewenst om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij.

In de visie “Vervoer voor iedereen” hanteren we daarom een hiërarchie in het aanbod van vervoersvoorzieningen. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang. De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.



Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

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. We brengen deelmobiliteit en Mobility as a service (MaaS)-diensten binnen het bereik van iedereen, met speciale aandacht voor mensen met een kleine beurs, mensen met beweegaandoeningen of mensen die anderszins fysieke of mentale belemmeringen ondervinden. Reisinformatie is voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk (meertalig, eenvoudig te vinden en te gebruiken). Ook de betaalbaarheid van OV voor iedereen is een aandachtspunt. Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.

Doorstroming, betrouwbaarheid en snelheid van het OV

Betere doorstroming van het openbaar vervoer. Voor al het bus- en tramvervoer zijn korte reistijden, maar vooral betrouwbaarheid van groot belang. Betrouwbaarheid is nodig om overstappen tussen OV-lijnen te laten lukken en om reistijden voorspelbaar te houden. Enerzijds vergroot dit de aantrekkelijkheid van het OV als alternatief voor de auto. Anderzijds kan de exploitatiesubsidie van de provincie voor het OV dan worden besteed aan vervoerontwikkeling in plaats van aan steeds hogere exploitatiekosten door vertraging. Daarom is een goede doorstroming van alle type bus- en tramlijnen van groot belang. Doorstroming van het OV kan worden geregeld met aparte bus- of traminfrastructuur. Doordat er geen of weinig overig verkeer van deze infrastructuur gebruik mag maken, kan het OV ongehinderd doorstromen. Nadeel van deze vrije infrastructuur is dat het veel ruimte inneemt en kruisingen groter, complexer en onoverzichtelijker maakt. Een andere manier om ongehinderde doorstroming van het OV te regelen is het doseren van overig verkeer (eventueel in combinatie met aparte wacht- of opstelstroken), waardoor het overige verkeer op van tevoren bepaalde plekken in het netwerk moet wachten als er een bus of tram aankomt. Een bijzondere vorm van doseren is het halteren van het OV op de rijbaan, waardoor de wachtrij voor auto`s achter de bus of tram ontstaat en de bus na het in- en uitstappen vrij baan heeft. Afhankelijk van de situatie kiezen we voor een uitvoeringsvorm. In stedelijke herinrichtingsprojecten zal de gemeente met de provincie afspraken maken over de vereiste doorstromingskwaliteit.



Tramlijn 22, Koningsweg

Voorbeelden innovatief aanvullend openbaar vervoer

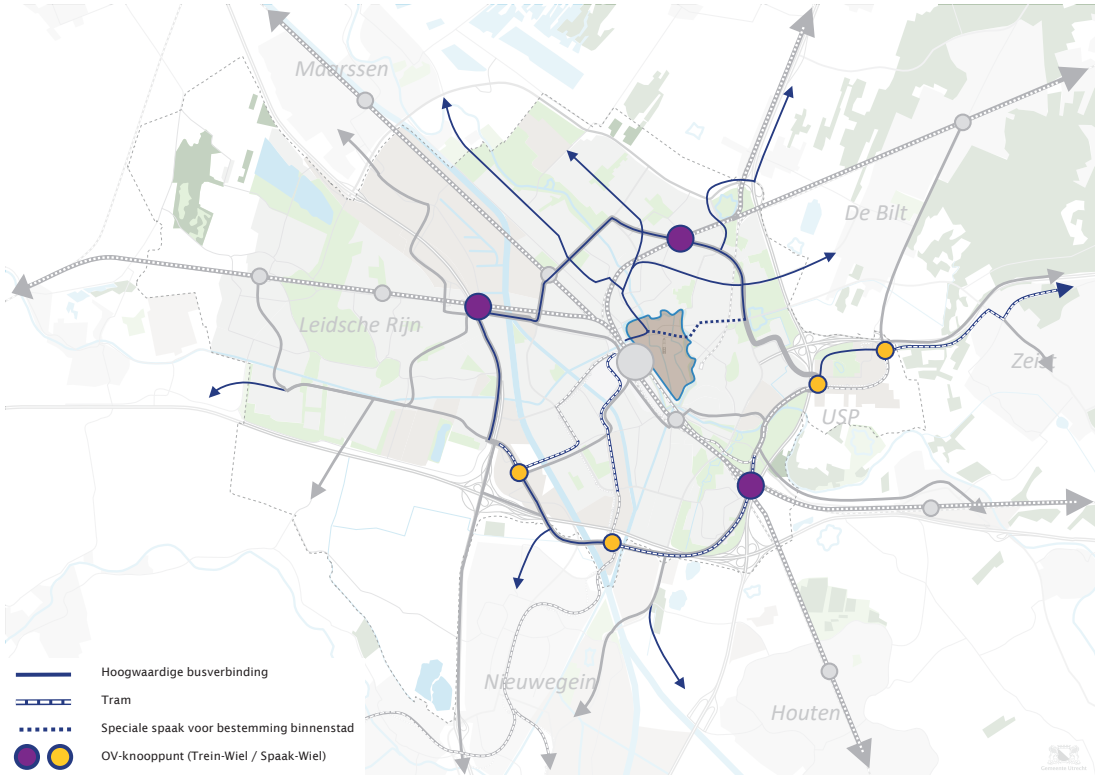
Overal in Nederland wordt door vervoerders en overheden geëxperimenteerd met verschillende vormen van maatwerk OV. Maar er zijn ook al vele lokale initiatieven voor maatwerkvervoer voor specifieke doelgroepen. Samen met de provincie en andere gemeenten brengen we de behoefte goed in beeld en volgen we de pilots die de provincie nu al uitvoert. In de voorbereiding van nieuwe OV-concessies in de regio per 2023 is dit onderwerp van gesprek.



Taxi

Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebieden zonder 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.





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen Openbaarvervoernetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld 2040 met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het openbaar vervoernetwerk. Bij de uitwerking van deze opgaven, maar ook bij andere (herinrichtings)projecten waarin OV een rol speelt, is samenwerking met andere overheden en vervoerders nodig en wenselijk. De belangrijke speerpunten voor het OV zijn:

- Verbeteren fietsroutes en looproutes naar de knooppunten en haltes.
- Meer overstapknooppunten als alternatief voor Utrecht Centraal, bij voorkeur bediend door (een deel van de) Intercity's: stations Lunetten/Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn (Centrum).
- Verbeteren en versterken van spaken:
  - Sprinters: bediening van 4x tot 8x per uur met voldoende betrouwbaarheid en voldoende zitplaatskans
  - Doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist
  - Versnellen van de tram naar Nieuwegein en IJsselstein door een sneller tracé via de Europalaan en Van Zijstweg.
  - Nieuwe tramlijn naar Papendorp vanaf Utrecht Centraal via aftakking tram Kanaleneiland.
  - Verbeteren doorstroming en verkorten reistijd op spaken Vleutenseweg en Rubenslaan.
  - Verbeteren OV-doorstroming Oudenoord en Kardinaal de Jongweg richting Zuilen, Overvecht en Bilthoven.
  - Afhankelijk van verstedelijking in Overvecht een nieuwe tramlijn naar Overvecht vanaf Utrecht Centraal.

- Alternatieve routes voor doorgaande OV-reizigers om binnenstad heen en transformeren OV op binnenstadsas naar speciale OV-lijn voor de binnenstad.
- Realisatie van vrije tram- of businfrastructuur op het wiel tussen Overvecht en het Utrecht Science Park, tussen Utrecht Science Park via Lunetten naar Westraven en tussen Westraven via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum.
- Realisatie van een hoogwaardige busverbinding tussen Overvecht, Zuilen en Leidsche Rijn Centrum door middel van doorstromings-maatregelen die passen bij de inrichting als een Stadsboulevard.
- Nieuwe tramverbinding Nieuwegein – Lunetten – Utrecht Science Park – Zeist via het wiel, gebruik makend van tracés van Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein.
- Doorontwikkelen internationale treinverbinding tussen Randstad Noord, Ruhrgebied en Frankfurt en Berlijn door versnelling en frequentieverhoging van de internationale trein (verbeteren concurrentiepositie ten opzichte van vliegverkeer).
- Frequente, snelle, comfortabele OV-verbindingen van locaties voor P+R via het wiel naar de economische kerngebieden en Utrecht Centraal.
- Met provincie verkennen mogelijkheden voor maatwerk OV.



Hoogwaardige busverbinding Transwijk

6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer

Geen groei autoverkeer, maar goede autobereikbaarheid indien nodig

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. 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. In hoofdstuk 5 is beschreven hoe we automobilisten stimuleren anders te gaan reizen. In deze paragraaf geven we aan hoe we met het autonetwerk (de wegen) omgaan.

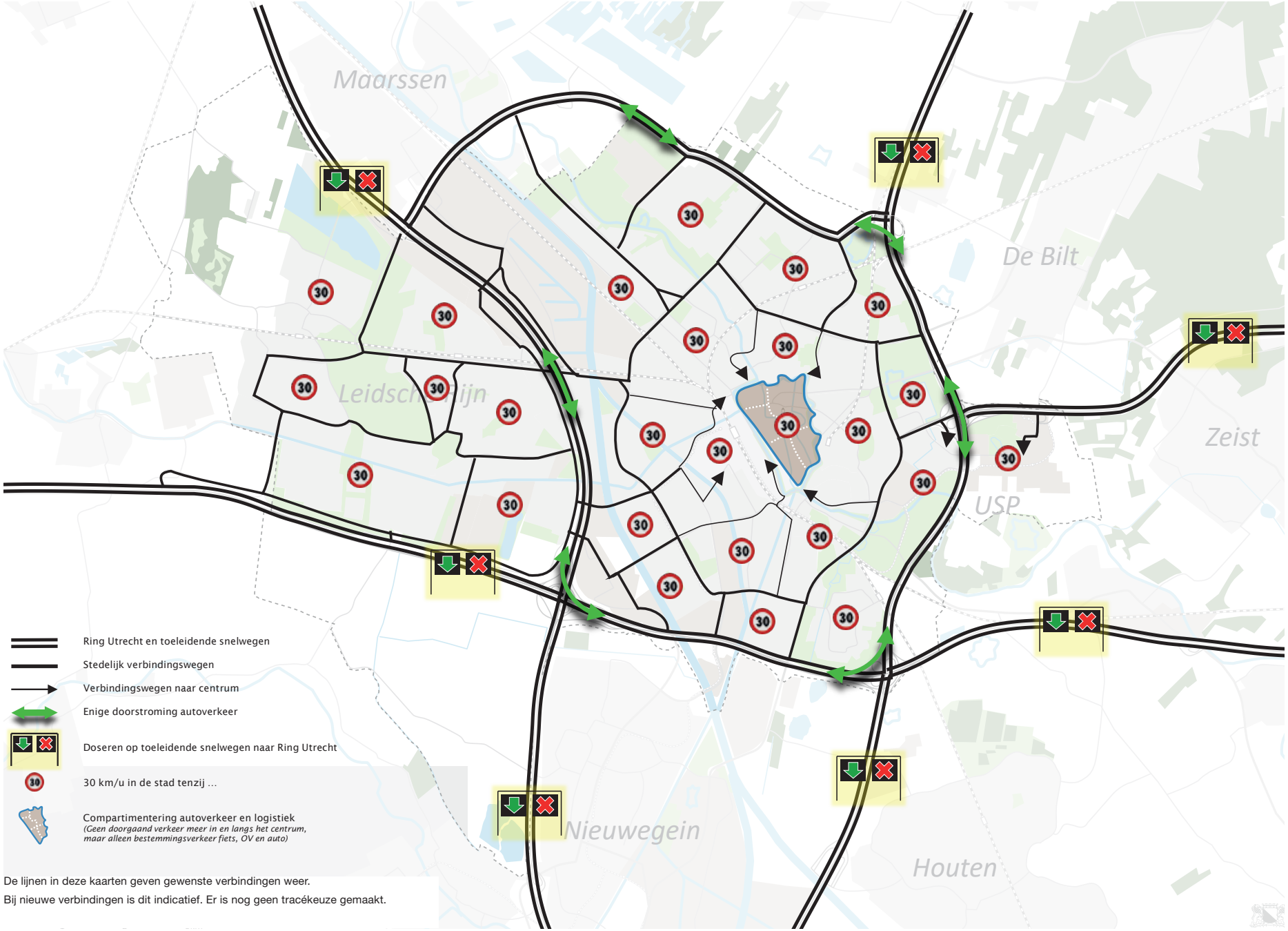


Stadsboulevard ‘t Goylaan

Niet meer auto’s in de stad dan dat de stad aan kan

We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit doen we door te sturen op de hoeveelheid auto’s die over een weg kan rijden. De belangrijkste maatregelen hiervoor zijn:

- We doseren per route in de stad de hoeveelheid autoverkeer tot een aantal dat past bij de omgeving. Zo is gekozen voor maximaal 15.000 auto’s per gemiddelde werkdag op de route via het Westplein om de ontwikkeling Lombokplein mogelijk te maken. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim sturen.
- Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto’s die naar die bestemming rijden. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim parkeren.
- Door met Rijkswaterstaat te sturen op enige doorstroming op de Ring Utrecht, wordt voorkomen dat vanwege congestie op de Ring autoverkeer meer door de stad of door Leidsche Rijn gaat rijden. We hanteren de principes geen gebiedsvreemd verkeer door de stad en zo lang mogelijk op de Ring blijven rijden. Tegelijkertijd zorgen we ervoor de routes in de stad niet te snel en aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Autonetwerk 2040

De Planstudie Ring is uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan

Een goed functionerende Ring is voor alle wegbeheerders in de regio van belang. Het project Planstudie Ring is daarom uitgangspunt voor dit Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat met dit project maatregelen worden genomen om de benodigde kwaliteit van de Ring te bereiken, namelijk altijd enige mate van doorstroming.

Inzet op de NRU

De gemeente zet in op het functioneren van de NRU als onderdeel van de Ring Utrecht. Dit vereist een zodanige doorstroming ('enige doorstroming') dat autoverkeer logischerwijs zo snel mogelijk naar de NRU rijdt en de route via de WSB en via de Kardinaal de Jongweg minder logisch worden. Tevens in de inzet dat de oversteekbaarheid van de NRU verbetert voor voetgangers en fietsers en dat de leefbaarheid in de omgeving verbetert. Welke vormgeving hiervoor nodig is wordt onderzocht in het project NRU.



Snelweg A12

Autoverkeer zo lang mogelijk op de Ring

Utrecht wil dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, blijft rijden via de Ring. Ook willen we dat autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijft rijden via de Ring, Zuilense Ring en NRU om alleen het laatste stukje door de stad te rijden (rijden via de juiste invalsroute). Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer.

Met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio willen we ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring. Hiervoor zetten we in op:

- Geen groei van het autoverkeer van en naar de stad door de alternatieven aantrekkelijker te maken. Dit vermindert het aantal auto's op de Ring.
- Verminderen van autoverkeer op de Ring door reizigers hun auto te laten parkeren op P+R locaties op enige afstand vóór de Ring met een goede overstap op snelle OV-lijnen en goede fietsvoorzieningen naar hun bestemming in een economisch kerngebied.
- Op toeleidende routes naar de Ring doseren op het aantal auto's dat tegelijk de Ring op rijdt. Hiermee wordt voorkomen dat de Ringzelf vastloopt. Dit doseren kan het beste plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving is en geen logische alternatieve routes zijn.

Enige doorstroming op de Ring, Zuilense Ring en NRU, voorkomt onnodige autokilometers door de stad. Bijkomend voordeel is dat de reistijden voor doorgaand verkeer op de Ring niet verslechteren.

Waterlinieweg

De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht:

- Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken
- Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en 't Goyplein
- Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur
- Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven.

Stedelijke verbindingswegen voor verkeer naar de wijken

De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen wordt de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur. Dit ondersteunt het beleid dat autoverkeer zo veel mogelijk via de Ring naar de bestemming rijdt. Enkele kenmerken van de stedelijke verbindingswegen:

- Goed en veilig oversteekbaar voor alle verkeersdeelnemers
- Goede trottoirs
- Goede fietspaden
- Wegcapaciteit voor de auto die is afgestemd op de hoeveelheid bestemmingsverkeer
- Dynamisch verkeersmanagement als ondersteunende maatregelen (zie 'slim regelen')
- Vrijliggende businfrastructuur als dit voor de doorstroming van de bussen nodig is (vrijliggende busbanen of busstroken)
- Op enkele stedelijke verbindingswegen rijdt ook een tram in 2040.



Oversteekbaarheid Vondellaan

Verbindingswegen naar het centrum

De stedelijke verbindingswegen richting het centrum hebben als f unctie om het verkeer uit en naar de wijken en het centrum te verzamelen en richting de Ring te geleiden. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 30 kilometer of 50 kilometer per uur, afhankelijk van de lokale situatie, maar met aparte fietspaden vanwege de drukte. Voor vrijliggende bus- of trambanen op deze wegen kan een afwijkend snelheidsregime gelden. Bij kruispunten kijken we kritisch of het autoverkeer niet over minder rijstroken kan worden afgewikkeld, zodat ruimte ontstaat voor bredere middenbermen (veiliger), bredere stoepen en/of meer groen.

Buurtontsluitingswegen, centrum- en buurtstraten als haarvaten in het autonetwerk in de wijken en A-gebied

Naast de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum zijn er nog een aantal wegen die als snelheidslimiet 50 kilometer per uur hebben, maar die primair een functie hebben in het ontsluiten van de direct aangelegen buurt(en). Stapsgewijs krijgen deze wegen een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur en bijbehorende weginrichting. Ook de (snel)fiets en het openbaar vervoer passen zich aan deze snelheid aan. Snelheidsremmers worden zodanig uitgevoerd dat dit niet ten koste gaat van het comfort van de fietser en het openbaar vervoer. Waar mogelijk liggen langs deze wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden.

De centrum- en buurtstraten binnen de wijken en in het A-zone zijn bedoeld voor het laatste stukje van de autoreis. De inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Op een aantal centrum- en wijkstraten is de inrichting achtergebleven bij het (gewenste) gebruik. Stapsgewijs krijgen deze straten een herinrichting, met meer ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers. Met name in Overvecht en Kanaleneiland ligt hier een grote opgave.

30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid

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. Enkele uitzonderingen zijn de Haarrijnse Rading, Veldhuizerweg en de NOUW2[17], hier is een hogere snelheid van 70 kilometer per uur nodig, dit is om te sturen op gewenste routes vanwege de bereikbaarheid. Er wordt verder altijd gekeken naar de randvoorwaarden vanuit bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Hoogwaardige busverbindingen en tramlijnen kennen waar mogelijk een snelheid van 50 kilometer per uur of 70 kilometer per uur, behalve in A-zones. De nieuwe snelheidslimieten worden stapsgewijs gerealiseerd, gekoppeld aan herinrichting waar dit nodig is.

Een lagere rijsnelheid heeft verschillende voordelen. Het geeft meer verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers door lagere snelheid. Ook geeft het meer ruimte, omdat verkeerssoorten gemakkelijker veilig kunnen worden gemengd bij lagere snelheden. Tot slot krijgen voetganger en fietser een betere reistijdconcurrentie met de auto, zeker op korte afstanden. Dit stimuleert milieuvriendelijke vervoerwijzen. Tevens is een lagere snelheid gunstig voor luchtkwaliteit en geluidshinder.

[17] De NOUW2 is de weg van Douwe Egberts, over de Gele Brug, langs Lage Weide naar de oprit van A2

Verkeersveiligheid versus bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

De ambitie om de verkeersruimte te verkleinen, op meer wegen een 30 kilometer per uur limiet in te voeren en routes te vertragen met verkeersmanagement staat op gespannen voet met bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze moeten immers zo snel mogelijk naar de plaats waar hulp nodig is. Maar niet overal is snel rijden mogelijk binnen de vormgeving van de straten. Daarom is het belangrijk om onderscheid te maken in wat moet en mogelijk is op de verschillende onderdelen van het netwerk.



Schema opbouw netwerk voor nood- en hulpdiensten

Deze figuur maakt duidelijk dat nood- en hulpdiensten om vanaf de uitruklocatie snel in de buurt van de bestemming te komen, behoefte hebben aan een netwerk van snelle routes. Dit netwerk bestaat uit de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum, aangevuld met de vrijliggende busbanen voor busverkeer. Op dit netwerk is meestal een hoge, stedelijk snelheid van 50 kilometer per uurmogelijk door het voeren van alarmsignalen. Met behulp van verkeerslichtbeïnvloeding net als het busverkeer kan extra prioriteit worden afgedwongen (KAR[18]).

Vervolgens zijn er routes nodig om van de rand van de wijk door de wijken zo dicht mogelijk bij de bestemming te komen. Dit zijn routes met voorrang, maar wel een maximale snelheid van 30 kilometer per uur, bijvoorbeeld routes voor OV-basisnetlijnen of fietsstraten.

Voor het laatste stukje in de wijk naar de locatie waar hulp nodig is, rijden de nood- en hulpdiensten door woonstraten. Hierbij is vooral van belang dat het er rustig is (geen druk auto- of fietsverkeer) en er geen obstakels zijn. 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.

[18] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten

Elektrische auto

We zien liever elektrische auto's dan traditionele brandstofauto's rondrijden. Ze zijn immers schoner en stiller. Utrecht creëert een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte en ondersteunt particulieren in het realiseren van oplaadvoorzieningen op eigen terrein. Het ruimtebeslag van een elektrische auto is echter hetzelfde als van een auto die rijdt op fossiele brandstof. De inzet op geen groei autoverkeer is dan ook van toepassing op het totaal van elektrische en niet elektrische auto's.

Opkomst van zelfrijdend vervoer

Afgezien van maatschappelijke vraagstukken rondom verkeersveiligheid en wettelijke aansprakelijkheden, gaan de technologische ontwikkelingen richting autonoom rijdende auto's snel. Automatisering van voertuigen ontwikkelt zich stapsgewijs, waarbij wij er desalniettemin van uitgaan dat zelfrijdende auto's gemengd met ander verkeer op straten binnen de stad naar verwachting niet mogelijk is binnen de planhorizon van het mobiliteitsplan (2040). Gezien de schaarse ruimte in de stad is het niet wenselijk om aparte infrastructuur voor zelfrijdende auto's te realiseren. Op reguliere wegen én op vrijliggende busbanen in de stad is het autonoom rijden van auto's ongewenst vanwege de complexe interactie met fietsers en voetgangers. Naar verwachting zal het autonoom rijden van zelfrijdende auto's alleen mogelijk zijn op wegen waar geen interactie is met andersoortige verkeersdeelnemers, zoals op snel- en autowegen (met ongelijkvloerse kruisingen).

Autonoom rijdend OV op (bestaande) bus- en trambanen biedt wel kansen op grotere efficiëntie en lagere kosten, zo blijkt uit een studie naar de impact van automatisering op de stad. Bij grootschalige gebiedsontwikkeling kan geautomatiseerde mobiliteit een versneller zijn voor de mobiliteitstransities in dat gebied. Parkeren in autoluwe wijken kan worden vervangen door hop-on/hop off punten naar de parkeerlocaties en buurthubs met deelmobiliteit. In werkgebieden als Papendorp en Utrecht Science Park is ruimte om autonoom vervoer te testen, bijvoorbeeld tussen de P+R en het UMCU, of tussen de Mobiliteitshub XL en de

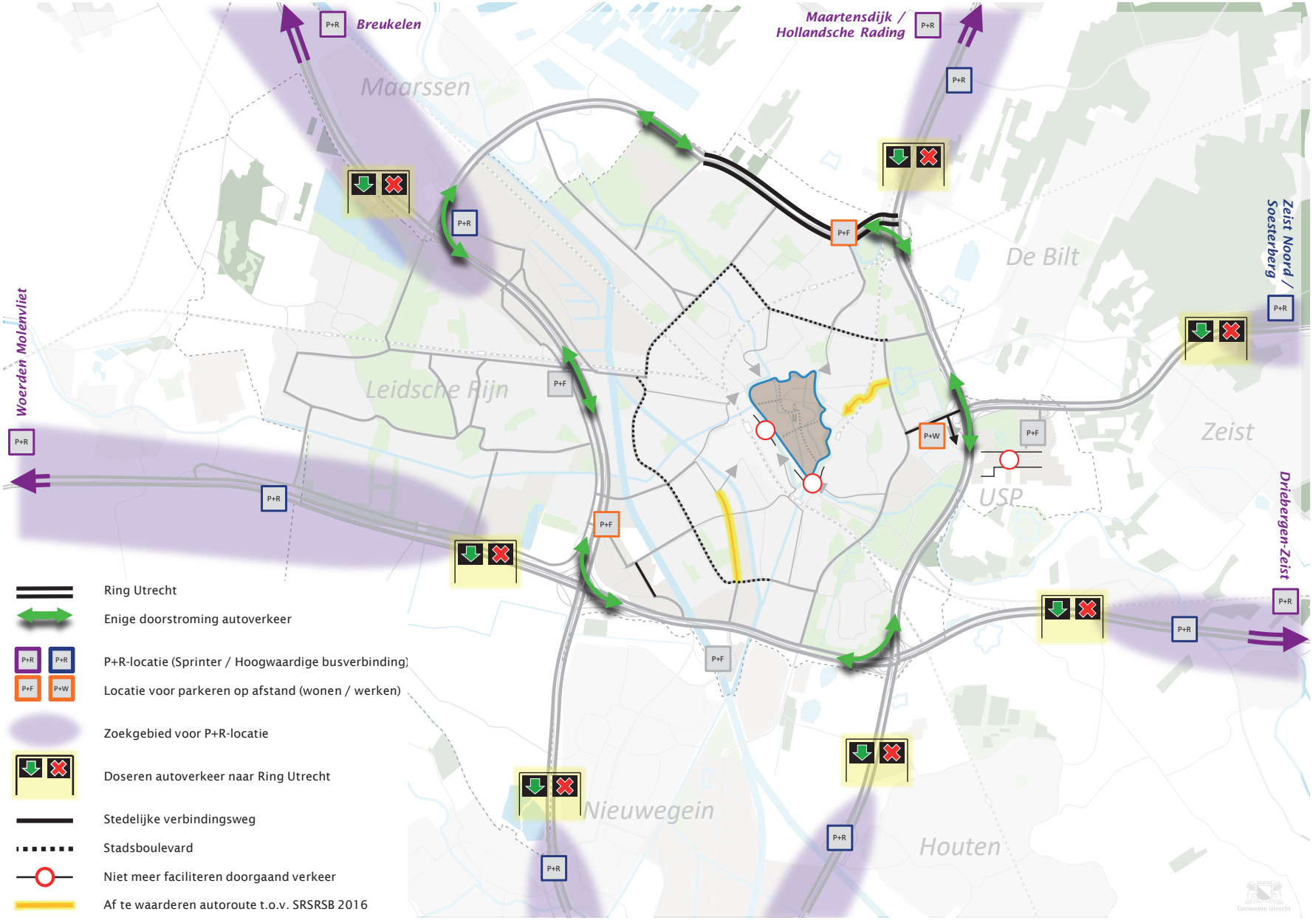


Haga shuttle in Den Haag

kantoren in Papendorp. Als autonoom vervoer zich technologisch heeft doorontwikkeld, kunnen we de centrale besturing inzetten om meer flexibiliteit in de ruimte te creëren, door bijvoorbeeld real time toegang te verlenen, of snelheden op (delen van) wegen aan te passen.

Touringcars

Steeds meer toeristen weten Utrecht te vinden als bestemming per touringcar. De stad maakt onderscheid tussen in- en uitstappen en het parkeren. Utrecht wil dat touringcars hun passagiers aan de randen van de binnenstad laten in- en uitstappen, bijvoorbeeld op of bij de singels. Het parkeren tijdens het bezoek moet plaatsvinden op geschikte overstaplocaties. Voor internationaal lijnvervoer ziet de gemeente Leidsche Rijn Centrum als een goede opstaplocatie: dicht bij de snelweg en bij een treinstation.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Maatregelen autonetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld auto met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het autonetwerk. De opgaven zijn als volgt te identificeren:

- **Verbeteren leefbaarheid in en rond het centrum, zoals Westplein – Weerdsingel – Amsterdamsestraatweg, Vredenburg-Catharijnesingel, Vondellaan-Ledig Erf en Kaatstraat-Adelaarstraat-Willem van Noort-straat-Juliusstraat door herinrichting.**
- **Verbeteren leefbaarheid in de B- en C-zone zoals herinrichting tot stadsboulevard van de Brailledreef, Kardinaal de Jongweg, Socrateslaan en Westelijke Stadsboulevard.**
- **Transformatie van enkele stedelijke inprikkers naar wegen met een betere inpassing in de omgeving, zoals de kop van de A28 en de Europalaan-zuid ten behoeve van een betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fiets en/of OV.**
- **Afwaarderen van de Maliebaan en de Europalaan-Noord van stedelijke verbindingsweg naar wijkontsluitingsweg. Afhankelijk van de wijze en het moment waarop de afwaardering wordt gerealiseerd, zijn ook randvoorwaardelijke aanpassingen op parallelle wegen nodig om ongewenste routekeuze-effecten tegen te gaan (bijvoorbeeld Rijnlaan).**
- **Uitbreiden van 30 kilometer per uur-snelheidsregime op verblijfsstraten.**



Impressie Westelijke Stadsboulevard

6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming

Een nieuw alternatief: de multimodale reis met de auto

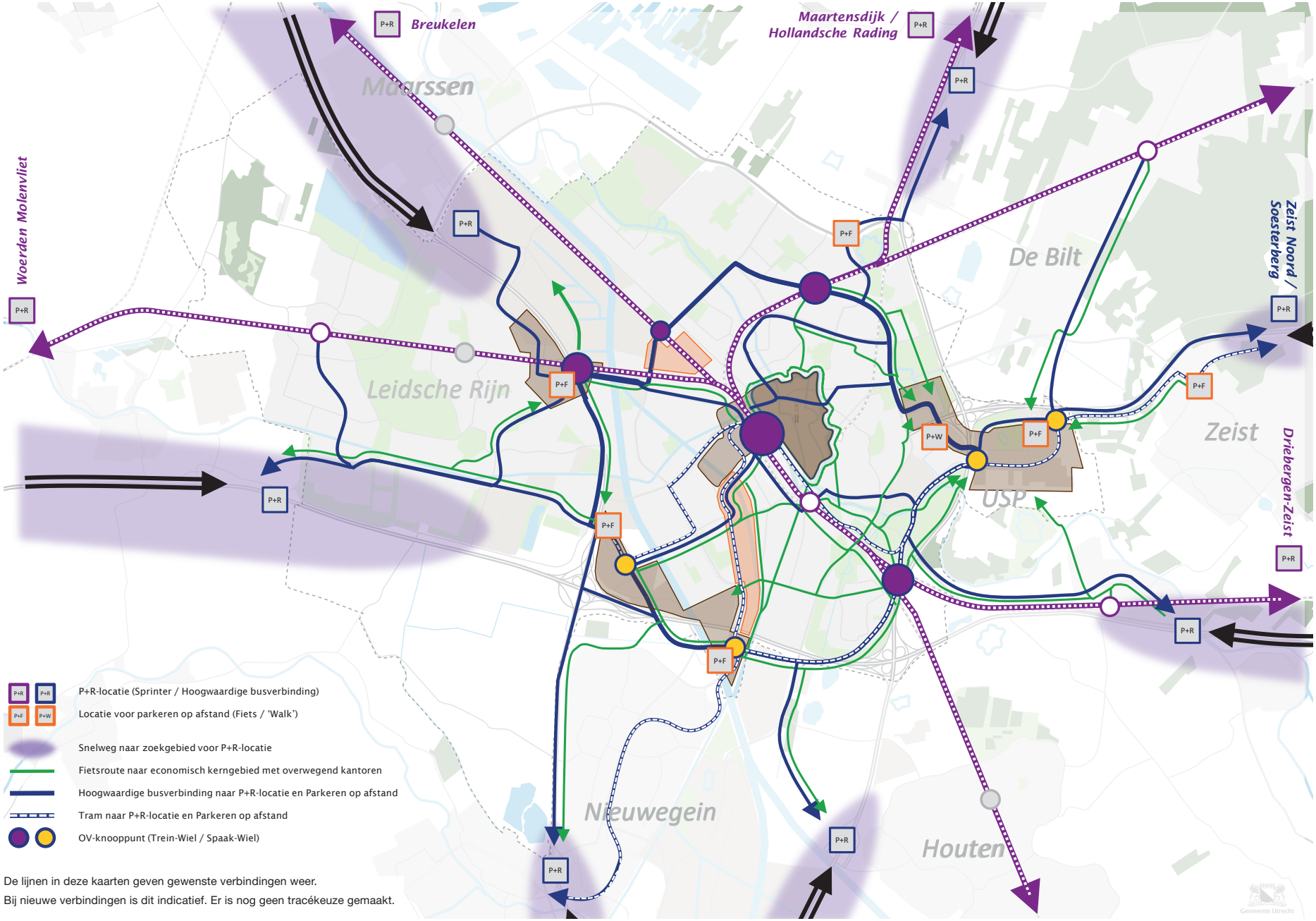
Voor steeds meer reizen is het aantrekkelijk om voor verschillende delen van de reis een ander vervoermiddel te gebruiken. Zo is de auto het meest geschikt voor de langere reizen vanuit gebieden waar het openbaar vervoer niet snel en frequent rijdt en is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk als zowel je herkomst als je bestemming nabij een halte of station ligt, vaak in stedelijk gebied. We stimuleren reizigers die een deel van hun reis met de auto maken om voor het deel in de stad gebruik te maken van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstappunten te realiseren. Deze overstap op fiets of OV vergemakkelijken we door goede informatie over de mogelijkheden, abonnementen (geïntegreerde tarieven) en knooppuntvoorzieningen (van koffie en wifi tot werkplekken, afhaalpunten, kleinschalige retail, etc.). Met Mobility as a service (MaaS) stimuleren we de multimodale reis. Daarmee wordt de multimodale reis steeds meer de standaard voor een verplaatsing in 2040.



Peter Leonhart - ANWB

“Mobiliteitshubs zijn een belangrijke randvoorwaarde om de transitie naar een multimodaal en flexibel mobiliteitssysteem te realiseren. Een hub is dus een middel en geen doel op zich. Naast de koppeling met MaaS diensten is het noodzakelijk om aanvullende diensten te leveren in een aantrekkelijke omgeving om succesvol te kunnen zijn.”





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Netwerk voor multimodaal reizen 2040

P+R 2.0 voor forenzen en bezoekers

Forenzen en bezoekers van het centrum en evenementen (onder andere in de Jaarbeurs) die met de auto richting Utrecht reizen, verleiden we over te stappen op openbaar vervoer en fiets op plekken vóór de Ring Utrecht. We stimuleren het gebruik van P+R, door te zorgen voor goede voorzieningen voor P+R en goede fiets- en OV-verbindingen naar de werklocaties. Deze locaties voor P+R voor forenzen liggen in de regio langs de routes naar Utrecht, maar op een logische plek vóórdat men de file in rijdt. Vanaf de locaties voor P+R rijden frequente, directe, snelle en comfortabele bussen of trams naar de belangrijkste economische kerngebieden, de bestemming van de reiziger. P+R is vooral geschikt voor werknemers die niet in ploegen- of avond- en nachtdiensten werken, omdat 's avonds en 's nachts minder of geen OV rijdt. Eventueel is samen met werkgevers te organiseren dat ook buiten kantooruren een werkgever van de P+R naar kantoor kan reizen en vice versa (maatwerk).

De huidige P+R's zijn hiervoor minder geschikt, vooral omdat ze voor forenzen niet op de goede plek liggen. Ze liggen namelijk direct aan de Ring Utrecht waardoor ze pas bereikt worden nadat men op de Ring heeft gereden (mogelijk in de file) en het laatste stukje naar de bestemming eigenlijk nauwelijks meer een probleem vormt. Huidige gebruikers parkeren daar voornamelijk omdat ze geen parkeerplek bij de bestemming hebben of omdat het tarief gunstig is ten opzichte van het tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteithet tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteit voor nabij gelegen werkgevers (Park+Walk), maar dit leidt niet tot minder verkeersdruk op de Ring Utrecht.

We promoten het gebruik van deze P+R's door samen met de werkgevers en organisatoren van evenementen actief potentiele gebruikers te informeren, zowel via reisadviezen, abonnementen, combinatietickets voor toegang en P+R-gebruik, etc.

Parkeren voor bewoners

Bewoners van de gemeente Utrecht, die toch een auto willen bezitten, maar geen plek voor de deur hebben om deze te parkeren, stimuleren we om hun auto op een parkeerplek aan de rand van de stad te parkeren. De huidige P+R's (Westraven, Utrecht Science Park) zijn hier zeer geschikt voor. Vanaf deze parkeerplek kunnen de bewoners immers makkelijk de snelweg op in alle richtingen. Om bij de auto te komen, zijn dan wel goede fiets- en OV-verbindingen en een thuiskomgarantie benodigd (ook voor de avond en de nacht). Hierbij richten we ons in eerste instantie op nieuwe bewoners van grote ontwikkellocaties. In deze gebieden zorgen we dat er beperkt parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Maar ook voor bewoners van bestaande wijken is P+R beschikbaar als een variant op de parkeervergunning. Naar verwachting is dit ook voor bewoners van de binnenstad interessant, als alternatief voor een schaarse plek voor de deur of een duurdere plek in een binnenstadsgarage. Deze ontwikkeling zal naar verwachting de komende 20 jaar stapje voor stapje groeien.



P+R in de regio, station Driebergen-Zeist

Het vormgeven van P+R locaties

Een overstap is altijd een stukje discomfort in een reis ten gevolge van wachten en risico's. Daarom is het van belang om de overstap zo comfortabel mogelijk te laten zijn en om met voorzieningen de overstap te compenseren. Daarom is het van belang om zo kort mogelijk te wachten (hoge frequenties), om beschut en droog te kunnen wachten, en om praktische voorzieningen (koffie, wifi, afhaalpunt, etc.) aan te bieden. Mogelijk kunnen ook kleinschalige goederenhubs hier worden ondergebracht.
Bij grote locaties voor P+R zijn deze voorzieningen rendabeler dan bij kleine locaties. Echter, grote locaties zijn veel duurder in aanleg, vaak omdat het gebouwde voorzieningen zijn. Soms kan een serie van kleine locaties makkelijker te realiseren, ook qua investering, maar dit is wellicht minder rendabel voor wat betreft de exploitatie. Kleine locaties naast bestaande OV-lijnen lijken hierdoor kansrijk, zeker ook voor de korte termijn. P+R locaties zijn geschikte plekken waar servicelogistiek, dienstverlening en (ver)bouw logistiek kunnen overstappen op (vracht)fietsen en OV. Tot slot zijn locaties voor P+R ook interessant voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Het zijn immers multimodaal goed bereikbare plekken met allerlei voorzieningen.

OV en fiets een slimme combinatie

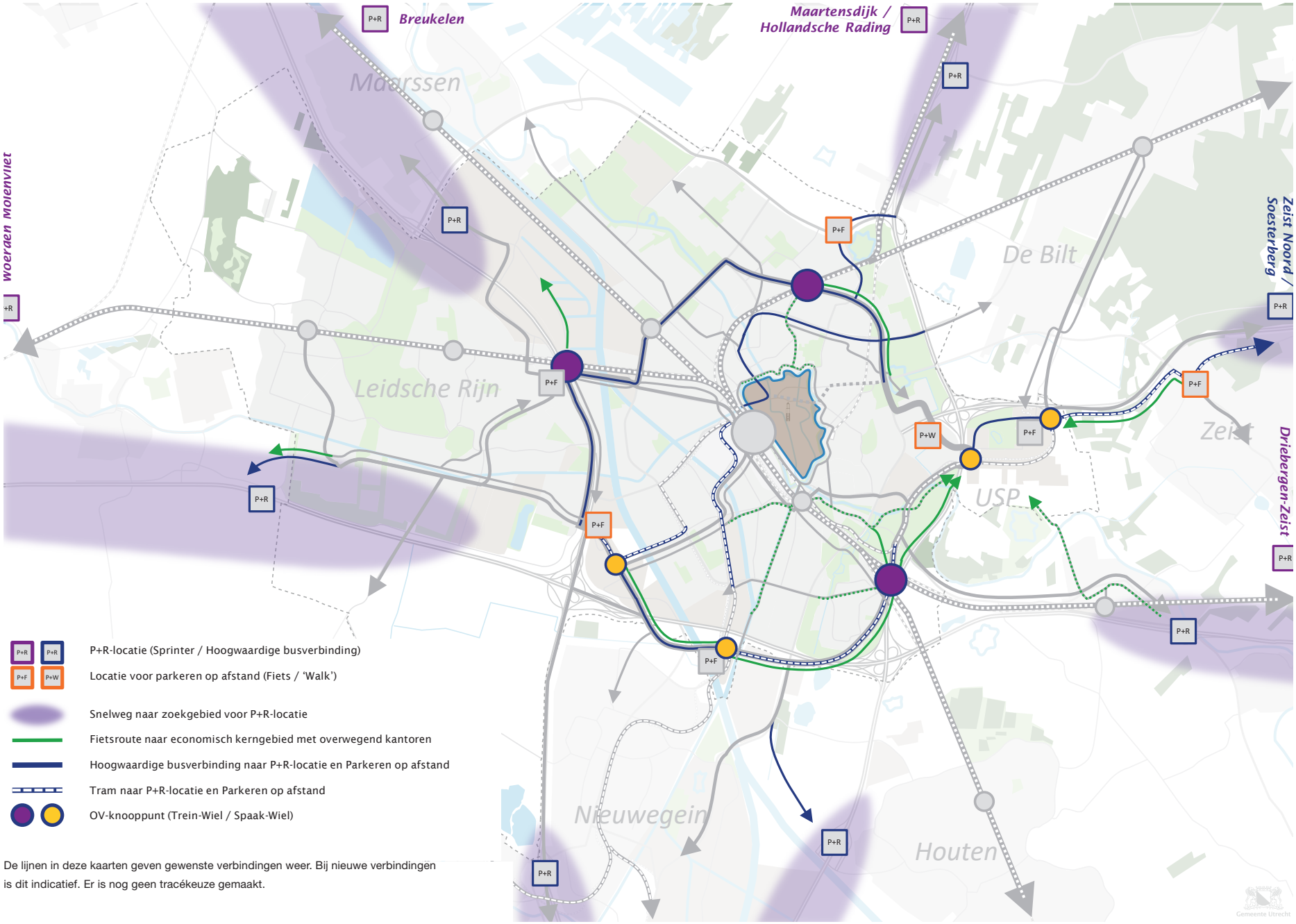
De fiets en het OV zijn nu al een slimme combinatie. Zo'n 40% van het voor- en natransport van de trein bestaat uit fietsen. Maar ook fietsen naar een bus- of tramhalte wordt steeds interessanter en gangbaarder. Naast het aanleggen van directe en comfortabele fietsroutes naar haltes en knooppunten faciliteren we dit door samen met ProRail, de provincie en buurgemeenten stallings-capaciteit bij stations uit te breiden en de stallingsvoorzieningen bij haltes van tram en hoogwaardige bus te verbeteren.

Om de multimodale reis mogelijk te maken zijn de volgende speerpunten belangrijk:

- Locaties voor P+R voor bezoekers in alle windrichtingen, vooral in de regio, ruim voor de Ring, liefst vóór de file (die ook vóór de Ring staat)
- Parkeerlocaties voor bewoners aan de rand van de stad
- Een netwerk van OV-verbindingen van de P+R locaties naar de economische kerngebieden
- Aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport (van/naar P+R en eindbestemmingen/buurthubs)
- Beschikbaarheid van een slimme MaaS-app die kan zorgen voor een snelle en comfortabele ketenreis



MaaS app Gaiyo



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Speerpunten netwerk voor multimodaal reizen 2040

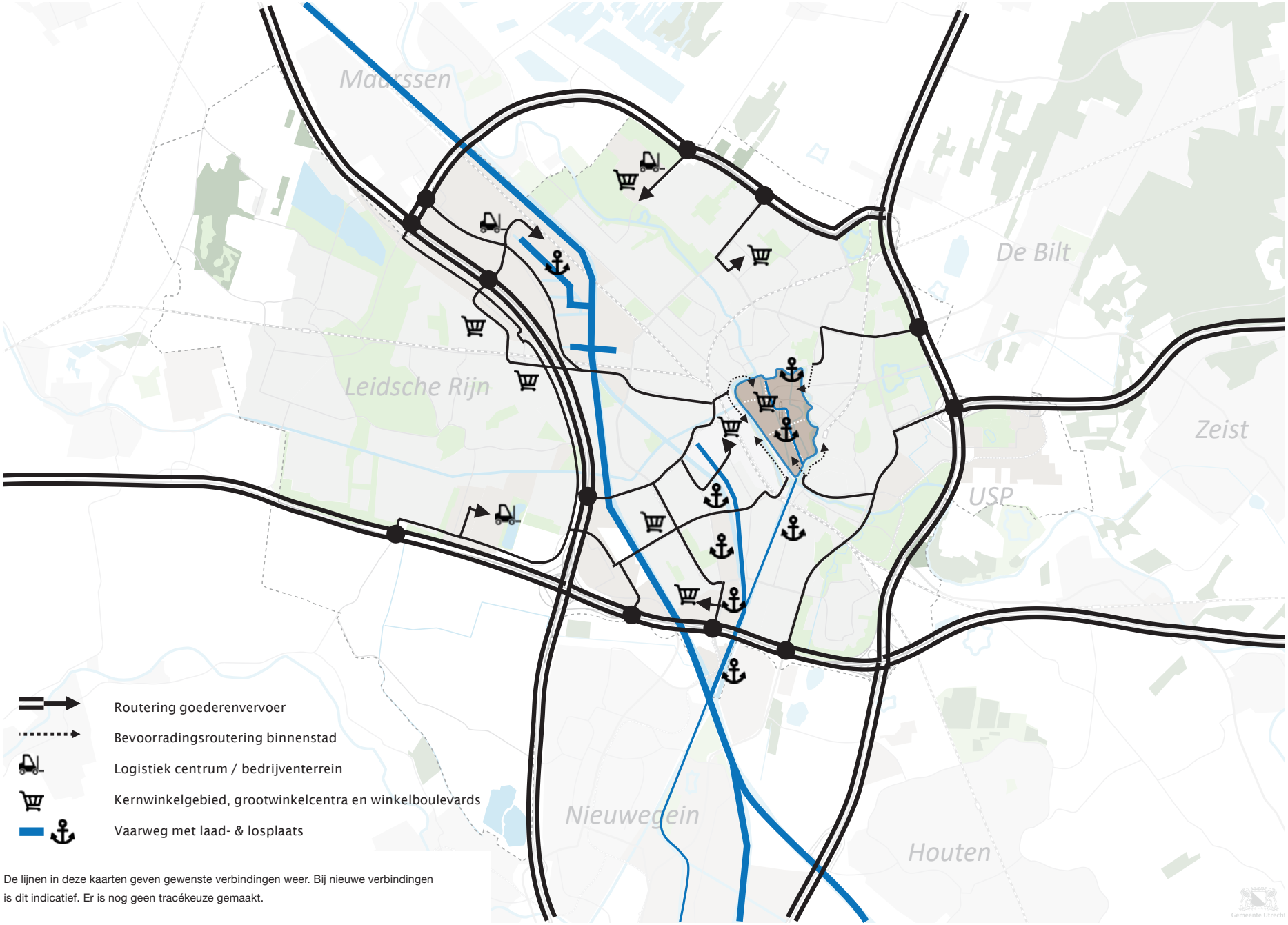
6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld

Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer bestaat uit de voorkeursroutes voor goederenvervoer over weg, water en spoor. Het is, inclusief kwaliteitseisen, regionaal vastgesteld en onderdeel van het provinciale kwaliteitsnet. Het goederennetwerk in dit mobiliteitsplan vormt een update van het Utrechtse deel van het Kwaliteitsnet. De regionaal vastgestelde kwaliteitseisen blijven onverkort van kracht.
Binnen de stad vormt een aantal stedelijke verbindingswegen het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Deze hoofdroutes verbinden de grote winkelgebieden en bedrijventerreinen via een korte route met de Ring Utrecht en hebben extra kwaliteit: speciale instelling van verkeerslichten, bredere opstelstroken en (voor milieuvriendelijk goederenvervoer medegebruik van busbanen). Hiermee, en met routegeleiding door 'in-car'-technologie, stimuleert de gemeente het gebruik van deze routes. Om de winkelcentra en woongebieden (afval, verhuizen) die niet aan het kwaliteitsnet liggen goed te kunnen bevoorraden zijn ook de overige stedelijke verbindingswegen toegankelijk voor goederenvervoer. De wegen langs de singels en de binnenstadsas horen niet bij de stedelijke verbindingswegen, maar zijn wel cruciaal voor het bevoorraden van de gecompartimenteerde binnenstad. Dit fijnmazige netwerk voor goederenvervoer naar kleine(re) winkelstraten en de binnenstad wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda goederenvervoer.



Complexe bevoorrading Utrechtse binnenstad



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer 2040

(Inter)nationale netwerken

Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. Ook bedrijventerreinen Strijkviertel en Overvecht zijn mogelijk geschikte locaties voor op- en overslag naar stadsdistributie.

Binnenstedelijke vaarwegen

Vervoer over water is een bijzondere kwaliteit van het binnenstedelijk goederenvervoer in Utrecht. In het centrum is bevoorrading per Bierboot en Afvalboot mogelijk over Vaartsche Rijn en Oudegracht, vanaf goed bereikbare overslagpunten bij de Zeehavenkade, de Vaartsche Rijn en de Grifthoek. Deze vaarwegen en overslagpunten horen bij het kwaliteitsnet. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water. Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en Beurskwartier.

Efficiënte bevoorrading beter ingepast

Voor minder impact op de leefomgeving en minimale hinder voor voetgangers- en fietsstromen is per situatie een afweging nodig tussen bevoorrading met grotere (minder ritten, meer hinder per rit) of kleinere voertuigen (meer ritten, minder hinder per rit). Onderstaande voorzieningen, die in samenwerking met het bedrijfsleven tot stand komen, maken bevoorrading mogelijk met minder overlast met kansen voor betere verblijfsgebieden:



Bevoorrading over water (Oudegracht)

CABU (Commissie Advies Bevoorrading Utrecht) - Jaap Verkiel

"Waar mensen wonen, werken en recreëren blijft goederenvervoer en stabiel gemeentelijk beleid nodig. CABU benadrukt daarom slim, duurzaam en veilig goederenvervoer vroeg te betrekken in visie- en planvormingsprocessen. De uitgangspunten staan in het Mobiliteitsplan."



- Bevoorrading scheiden van andere stromen door inpandige bevoorrading. Bijvoorbeeld via aparte (ondergrondse) expeditiestraten en -deuren. Waarbij ook gedacht kan worden aan ontvangst aan de rand van het gebied bij een wijk- of buurthub. Dit is een voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen, en waar deze voorzieningen al zijn, moeten ze worden gebruikt.
- Bevoorrading op rustige tijdstippen (dagranden). Dit geeft vervoerders tijdwinst en minder hinder. In het winkelwandelgebied in de binnenstad gelden venstertijden vanwege grote bezoekersaantallen, om zo bevoorrading en bezoekers te scheiden. Op andere plekken hebben venstertijden niet de voorkeur, omdat dit op stadsniveau leidt tot meer ritten, meer uitstoot en meer kosten, tenzij daar conflicten tussen winkelend publiek en logistiek gaan ontstaan.
- Stop & drop locaties in de (binnen)stad voor voertuigen met 'stekker' voor de koeling. Horeca leveranciers met een elektrische koeling kunnen zodoende hun motor uitzetten en vanaf daar de horeca bevoorraden.
- De groei van e-commerce zorgt dat de goederenstroom direct naar de consument steeds groter wordt. Afleverpunten voor internetaankopen zijn een middel tegen drukte van leveranciers in woonstraten en mislukte leveringen. De markt ontwikkelt dit zelf, maar Utrecht stimuleert dit op geschikte locaties.
- Laad- en losplekken worden in de toekomst efficiënter benut door gebruik te maken van realtime data en IT-systemen.
- Bundelen van goederenstromen bij de bestemming: stad, wijk, of zelfs straatniveau.
- Scheiden van bezoekersstromen in winkel-, horeca- en woongebieden van de bevoorradingsstromen, om de verblijfskwaliteit voor bewoners, winkelend publiek en horecabezoekers te verhogen, maar gecombineerd met verhoogde efficiëntie in de bevoorrading.
- Inzet van schone en veilige voertuigen, inclusief nieuwe vormen van goederenvervoer zoals vracht(bak)fietsen.

Naar slimme, schone en beter ingepaste stadslogistiek

Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs.

Multimodaal knooppunt Lage Weide: toegangspoort voor stad en regio

Lage Weide is hèt multimodale knooppunt van Utrecht en de toegangspoort voor stad en regio en vestigingsplaats van veel logistieke ondernemingen. Hier komen de lange-afstandsnetwerken voor grote volumes samen en is overslag tussen trein, binnenvaart en wegvervoer mogelijk. Het is een cruciaal onderdeel van het Utrechtse Kwaliteitsnet Goederenvervoer, waar infrastructuur en overslagvoorzieningen op orde moeten zijn. Door investeringen in de laatste jaren is de infrastructuur op orde: verdiepte havens, vernieuwde kades, een betere haventoegang en een directere aansluiting op de A2.
Naast Lage Weide is Laagraven een grote concentratie van logistieke bedrijven voor onder andere stadsdistributie. Naast het multimodale knooppunt Lage Weide is de A12-zone (deels in Nieuwegein) een belangrijk gebied voor de stadslogistiek. Verschillende bedrijven bundelen daar voor de (binnen)stad van Utrecht en de enige haven dat op hetzelfde waterpeil ligt als de binnenstad van Utrecht ligt in het gebied.

Sturen op bouwverkeer

Vanwege de ontwikkeling van Utrecht vergen bouwstromen speciale aandacht. Via bouwlogistieke centra kunnen bouwers hun goederen- en personeelsstromen beter organiseren. Gebundeld, in elkaar gezet en op afroep kunnen goederen naar de bouwplaats just-in-time en met minder hinder voor de omgeving. Ook kunnen op het bouwlogistieke centrum goederen tijdelijk worden opgeslagen, vaak goedkoper en met minder overlast dan bij de bouwplaats zelf.

Confrontatie toekomstbeeld met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, blijkt dat het Kwaliteitsnet Goederenvervoer met alle maatregelen vrijwel geheel aan de eisen voldoet. Daar waar dit nog niet het geval is, zit het oplossen daarvan in lopende plannen.
Er zijn echter verschillende uitdagingen voor goederenvervoer voor de toekomst. Vervoer over water kan beter benut worden, maar vergt grote investeringen op plekken waar goederen op en van het water kunnen. Naast het kwaliteitsnet goederenvervoer voor de ontsluitende wegen is het fijnmazige netwerk belangrijk om de stad goed te kunnen bevoorraden. We maken met de logistieke sector afspraken over hoe zijn hun logistieke processen kunnen afstemmen op de beschikbare netwerken en passen maatwerk toe indien dit past bij onze doelen. We willen vooral stimuleren dat door middel van digitale infrastructuur het voor de logistieke sector makkelijker en efficiënter wordt om Utrecht te bevoorraden. We onderzoeken hoe we met intelligente toegangssystemen rond de binnenstad de logistiek voldoende ruimte kunnen geven binnen de kaders die wij aan die toegang stellen.



Bouwactiviteiten vragen om slimme logistieke oplossingen

7. Slim parkeren (stap 4)

Parkeervisie

In de Parkeervisie ‘Ruimte voor de Buurt’, die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. Voor het meefinancieren van dit soort collectieve mobiliteitsoplossingen onderzoeken we of een Bereikbaarheidsfonds hiervoor een oplossing kan bieden. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto’s, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.





Berekening parkeerbalans economische kerngebieden

In 2020 werken er 58.000 werknemers op de 4 grote kantorenlocaties aan de stadsrand (Utrecht Science Park /Rijnsweerd, Stadseiland-Zuid, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum) en nabij station Lunetten. 48% van de werknemers kwam in 2015 per auto. Daarvoor zijn 27.800 parkeerplaatsen nodig.

Indien in 2040 20% (meer dan in 2015) van de werknemers thuiswerkt (1 dag per week gemiddeld, inzet voor stap 2), dan zijn 5.600 parkeerplekken minder bezet. Als door betere fiets - en OV-bereikbaarheid nog maar 34% van de werknemers per auto komt (effect stap 3 Netwerken op orde), dan komen nog eens 6.500 parkeerplekken beschikbaar. Er komen in 2040 dan nog maar 15.800 werknemers met de auto die een parkeerplaats nodig hebben. Er komen dan in totaal 12.100 parkeerplaatsen beschikbaar voor nieuwe gebruikers.

Aangezien 34% van de werknemers in 2040 met de auto komt, kunnen er meer dan 44.000 werknemers extra werken op deze kantorenlocaties zonder uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Van deze nieuwe werknemers werken er dan 8.900 thuis, 12.100 komen per auto en 23.400 komen per OV of fiets).

Daarnaast kunnen we nog een paar duizend werknemers een parkeerplaats op afstand aanbieden, waardoor in totaal 45-50.000 extra werknemers op deze kantorenlocaties kunnen werken, zonder uitbreiding van het parkeren op die locaties.



Kantorenlocatie Papendorp

Vooralsnog rekenen we met ongeveer 35.000 extra kantoorbanen in Utrecht, 14.000 op bedrijventerreinen (hiervoor zijn wel nieuwe parkeerplaatsen nodig op deze bedrijventerreinen, want daar wordt minder thuisgewerkt en komt een groter percentage met de auto) en 16.000 banen ‘in de wijk’ (op kleinere kantoren, retail, horeca, bedrijf aan huis, zorg, logistiek, etc.).

Portaal - Marnix van Namen

“We maken ons hard voor voldoende goede woningen. Bereikbaarheid is van groot belang. Per soort huishouden en locatie verschilt de afweging tussen fietsen, lopen, OV en eigen autogebruik. Kies daarom voor maatwerk per locatie, ook bij de realisatie van parkeerplaatsen.”



Groei wonen en werken mogelijk door slim parkeren

We kiezen voor het faciliteren van de groei van Utrecht met een aantrekkelijk vestigingsklimaat met gemengde milieus voor wonen, werken en voorzieningen rond knooppunten in de stad. Door de inzet op ontwikkelen van wonen en werken bij OV-knooppunten (stap 1), thuiswerken (Anders reizen, stap 2) en de inzet op het aantrekkelijker maken van fiets en OV (Netwerken op orde, stap 3) neemt het aantal autoverplaatsingen af en zijn daarmee minder parkeerplaatsen in de gebieden nodig. Werknemers die deels gaan thuiswerken en werknemers die kiezen voor fiets of OV zorgen er dus voor dat bij huidige kantoorpanden parkeerplaatsen vrij komen die gebruikt kunnen worden door nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen. In het volgende kader is met een berekening op hoofdlijnen uitgelegd hoe dat kwantitatief uitpakt voor de economische kerngebieden.

We gaan in deze gebieden met eigenaren van parkeervoorzieningen en werkgevers in gesprek hoe de voorraad bestaande parkeerplaatsen op een efficiënte wijze kan worden hergebruikt door nieuwe werkgelegenheid en/of nieuwe woningen in het gebied. Hierbij kan ook de mogelijkheid worden meegenomen om een deel van de parkeerbehoefte door middel van P+R in de regio te realiseren. Ook dit draagt eraan bij dat het autoverkeer naar de eindbestemming niet groeit. Door middel van gebiedsvisies kan dit per ontwikkeling in beeld gebracht worden. We denken dat deze integrale aanpak vooral kansrijk en effectief is voor de grote kantorenlocaties (Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Kanaleneiland-Zuid/Merwedekanaalzone en Rijnsweerd) en het Utrecht Science Park, vooral als hier gemengde woon -en werkmilieus worden ontwikkeld, maar bij andere mogelijke gebieds(her)-ontwikkelingen zoals Werkspoorkwartier/Cartesiusdriehoek, Overvecht, Jaarbeurs, Lunetten-Koningsweg, etc. Hierbij wordt rekening gehouden met maatwerk voor bedrijven of instellingen die afhankelijk zijn van autobereikbaarheid.

In de rest van de stad vindt er een vergelijkbare verschuiving plaats. De effecten van thuiswerken zijn daar echter vaak kleiner en er komen relatief minder parkeerplaatsen vrij omdat een deel van de inwoners niet direct de auto wegdoet als ze minder of anders gaan reizen. Maar op kleinere schaal kunnen kleine verstedelijkingsprojecten haalbaar zijn zonder nieuwe parkeerplekken indien er lokaal mogelijkheden zich voordoen om parkeerplaatsen her te gebruiken. Een andere optie is om parkeerplaatsen te transformeren naar andere functies (zie verderop). Desalniettemin zullen er ook ontwikkelingen van wonen en werken in de stad plaatsvinden waar wel de noodzaak is om parkeerplaatsen toe te voegen, meestal in de B- en C-zone.

Aantrekkelijke woonstraten

We gaan een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven (bijvoorbeeld bankjes of terrasjes) en/of spelen. Dit maken we mogelijk door een andere inrichting van de straat (of zelfs buurt). Hierdoor ontstaan aantrekkelijkere woonstraten. De gemeente gaat deze mogelijkheid actief onder de aandacht brengen van de inwoners van de stad.

Daardoor zal het parkeren in woonwijken geleidelijk verminderen. We houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 0,5-1% (gemiddeld over de stad). Deze mogelijkheid werken we uit in de module “Aanpak parkeren openbare ruimte” bij de parkeervisie.



Impressie van straat waar parkeerplaatsen veranderen in ruimte voor groen

Invoering betaald parkeren

Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan. Hierbij is draagvlak van bewoners en andere belanghebbenden in de wijk een belangrijke factor. De invoering van betaald parkeren draagt echter ook bij aan een beperking van het autoverkeer, en stimuleert het gebruik van andere vervoersmiddelen. Daarmee is betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties. Voorwaarde hierbij is wel dat wordt aangetoond dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer die de stad in komt te beperken. Ook rondom Transferia is het in sommige gevallen wenselijk om (zonder draagvlakmeting) betaald parkeren in te kunnen voeren. Parkeerders kunnen anders te makkelijk uitwijken naar omliggende gebieden en daar parkeeroverlast veroorzaken, terwijl de transferia leeg blijven staan.



Betaald parkeren Laan van Soestbergen



Deelfietsen station Utrecht Lunetten

Stallen van fietsen

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 mensen met een beperking. Daarom dragen wij zorg voor voldoende veilige en aantrekkelijke fietsenstallingen. We maken duidelijk waar wel en niet in de openbare ruimte een fiets gestald kan worden en handhaven erop indien er gevaarlijke situaties ontstaan. In overleg met bewoners kunnen we in woonstraten ervoor kiezen om een deel van de parkeerplaatsen op te heffen en deze ruimte te gebruiken voor het stallen van fietsen (naast meer ruimte voor groen en verblijven). Voor e-bikes en andere bijzondere fietsen is voldoende stallingscapaciteit in inpandige stallingen, maar ook op straat in de vorm van stallingsplekken met een goede aanbindmogelijkheid.

Deelfietssystemen bieden vooral mogelijkheden om je reis per openbaar vervoer of auto voort te zetten met een geleende fiets. Daarmee is dit een belangrijke schakel in een aantrekkelijke multimodale reis om vanuit het station of de parkeerlocatie naar je eindbestemming te komen. Voordeel is dat deelfietssystemen bij goed gebruik de behoefde aan fietsstallingsplekken verminderen, omdat ze vaker worden gebruikt en minder lang in de stalling staan. Om de beschikbare ruimte op straat en in stallingen optimaal te benutten, reguleren we waar deelfietsen (en andere deelvoertuigen) wel en niet gestald mogen worden. Om het verwachte stallingsprobleem bij Utrecht Centraal op te lossen, faciliteren en stimuleren we lopen op korte afstanden tot 1 kilometer, maken we het gebruik van andere OV-knooppunten aantrekkelijker, zorgen we voor een betere benutting van de beschikbare plekken door onder andere de P-route fiets (een fietsparkeerverwijssysteem) en monitoren we met NS en ProRail de stallingsbehoefte en bouwen we capaciteit bij indien nodig.

8. Slim sturen (stap 5)



Fietsenstalling Stationsplein





Met het mobiliteitsplan zetten we in op gebruik van duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Als zoveel mogelijk mensen gaan lopen, fietsen en van OV gebruik maken en waar mogelijk buiten de spits reizen, dan neemt de druk op het autonetwerk minder snel toe. Dit is de inzet van de voorgaande hoofdstukken. De mobiliteit die dit per vervoerwijze oplevert, dient vervolgens door de netwerken op de gewenste wijze, met voldoende kwaliteit en veiligheid en minder hinder voor de omgeving te worden afgewikkeld. Op sommige plekken in de stad willen we de verkeersruimte zelfs beperken om meer ruimte te creëren voor woningbouw, verblijven en groen. In het hoofdstuk Netwerken op orde is per vervoerwijze aangegeven hoe Utrecht wil dat deze netwerken functioneren. Als we deze netwerken echter over elkaar heen leggen, zien we dat ze overal in de stad elkaar kruisen en dat er dus steeds keuzes gemaakt moeten worden tussen de netwerken. De groei van de stad en de mobiliteit vergroot die noodzaak. In het hoofdstuk ‘Slim sturen’ maken we deze keuzes.



Sturen op autoverkeer bij toegang ‘t Goylaan

8.1 Principes van Slim sturen

Slim sturen in drie stappen

We sturen op de kwaliteit van de doorstroming van en de interactie tussen de vervoerwijzen met drie keuzes, die we achtereenvolgens toepassen:

1. Door het (anders) vormgeven van een kruising en het (anders) afstellen van verkeerslichten geven we invulling aan welke vervoerwijzen we willen prioriteren en een goede doorstroming willen geven. In de A- en B-zone is in het algemeen geen ruimte voor fysieke uitbreiding (of gebruiken we die ruimte liever voor verblijven en groen).
2. Als er onvoldoende fysieke ruimte op de kruising is en ook de afstelling van de verkeerslichten geen afdoende oplossing biedt voor alle vervoerwijzen, dan beïnvloeden we de routekeuze van gebruikers zodat ze in mindere mate van het overbelaste kruispunt gebruik maken: dit heet verkeersmanagement. Welke vervoerwijze we beïnvloeden hangt af van welke vervoerwijze we op die plek belangrijker vinden. Voor autoverkeer gebruiken we hiervoor het instrument doseren.



Adriaen van Ostadelaan (heringericht in 2016)



Verkeersdrukte ‘t Goyplein

3. Als er vervolgens nog steeds teveel gebruikers van het kruispunt gebruik maken, dan kiezen we ervoor om een van de vervoerwijzen niet meer van het kruispunt gebruik te laten maken. Hierdoor komt fysieke ruimte én ruimte in de verkeersregeling vrij om het kruispunt opnieuw vorm te geven en veilig te laten functioneren. Utrecht heeft dit al gedaan bij het eenrichtingsverkeer maken van de Biltstraat, het opheffen van de tramoversteek Bernadottelaan/Struijckenlaan, het afkoppelen van de Truus van Lierlaan van de Tellegenlaan. Ook het autovrij maken van de Thomas á Kempisweg (FRIS-alternatief) en langer geleden het autovrij maken van het Vredenburg zijn hier een voorbeeld van.

Een keuze bij stap 2 en zeker bij stap 3 leidt vervolgens tot netwerk-effecten die op andere kruispunten tot een nieuwe afweging kunnen leiden (met weer stap 1 en stap 2).

Regelen van kruispunten alleen waar nodig

Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur ‘zelfsturend’ geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Voorbeelden zijn voorrangskruisingen, rotondes en voorrangspleinen. Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument.

Principes prioritering vervoerwijzen

Voor de kruispunten waar meerdere vervoerwijzen elkaar tegenkomen, hanteren we een aantal principes om aan te geven hoe we omgaan met prioriteiten in de ordening van de verkeersnetwerken. Voor het goed functioneren van de verschillende vervoerwijzen pakt de prioriteit voor elke vervoerwijze anders uit:

- Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om veilig 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. Dit betekent dus een korte tijd rood licht en een oversteek in verschillende stappen (per richting en per vervoerwijze, dus met voldoende brede middenbermen). Ook is een looproute in een rechte lijn met vrij zicht belangrijk, met zo min mogelijk omlopen.
- Voor fiets is een gestage, weinig onderbroken reis van belang. Dit betekent zo min mogelijk verkeerslichten en bij verkeerslichten kort wachten. Een klein stukje omfietsen om een drukke kruising te vermijden is voor de fiets handig.
- Voor alle OV-lijnen geldt dat stoppen, wachten en weer optrekken zeer oncomfortabel is. Prioriteit betekent dat stoppen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Voor tram en hoogwaardige busverbindingen betekent prioriteit dat ze zo min mogelijk onnodig stil staan, liefst alleen bij haltes, maar ook dat de rijtijd altijd ongeveer even lang is. Bij voorkeur is dit absolute prioriteit. Op veel plekken in Utrecht is dit niet haalbaar omdat er zoveel bussen rijden, dat andere vervoerwijzen dan continu voor rood licht staan. Dan is een korte wachttijd van belang (kort rood). Bij overige buslijnen is van belang dat ze kort wachten bij verkeerslichten en bij overige, niet met verkeerslichten geregelde kruisingen op een voorrangsweg rijden. Absolute prioriteit is alleen mogelijk indien OV een eigen vrije baan heeft, zoals een trambaan of een vrijliggende busbaan.

- 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.
- Voor nood- en hulpdiensten is het van belang om van OV-routes gebruik te kunnen maken en daarmee van de prioriteit van OV-lijnen. Daarvoor is wel KAR[19] nodig.

Uitwerking prioriteit per zone

Hoe willen we deze prioriteiten hanteren op kruispunten? Hierbij gelden de volgende principes, gekoppeld aan de vervoerswijzen, de plek in de stad (A-B-C-zone) en de hiërarchie in netwerken:

Alle zones:

- Vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming krijgt de tram altijd absolute prioriteit. Hier zit echter wel een randvoorwaarde aan. Als trams elkaar namelijk te snel opvolgen of als de tram mee rijdt met bussen (Heidelberglaan), dan moet het kruisend verkeer te lang wachten. Daarom geldt er een minimum aan de opvolgtijd (tijd tussen twee opeenvolgende trams). Als een volgende tram aankomt voordat alle andere weggebruikers een keer groen hebben gehad, dan moet deze alsnog op zijn beurt wachten. Als de tramfrequenties (te) hoog zijn, dan zijn ongelijkvloerse kruisingen nodig.

A-zone:

- In de A-zones staat de voetganger op 1. Dit betekent niet dat de voetganger altijd voorrang of heel veel groentijd bij verkeerslichten heeft, maar dat de ruimtelijke inrichting in combinatie met de drukte van kruisende stromen het mogelijk maakt om zoveel mogelijk zonder verkeerslichten en zonder lang te hoeven wachten over te steken. Zoals eerder aangegeven is hiervoor belangrijk dat doorgaande OV-, fiets- en autostromen zoveel mogelijk om de A-zones heen gaan. Soms zijn verkeerslichten toch nodig, en dan is het van belang om de voetganger snel groen te geven (oftewel kort rood, maar niet perse lang groen).
- Autoverkeer in de A-zone en in in 30 kilometer gebieden heeft nooit prioriteit.
- In de A-zones zal apart gekeken moeten worden naar de mogelijkheden voor logistieke stromen. Hiervoor gelden in algemene zin de regels voor autoverkeer, maar ten behoeve van laden en lossen en fysieke beperkingen voor grote voertuigen, zal vaak maatwerk nodig zijn.

B- en C-zones:

- Fietsers op drukke hoofdfietsroutes krijgen bij geregelde kruisingen vaak groen, oftewel kort rood. Lange groentijden zijn juist niet effectief, omdat de andere stromen dan ook lang groen moeten krijgen om het verkeer te kunnen afwikkelen. Dan staat de fietser juist weer lang te wachten. Bovendien kunnen er veel fietsers tegelijk in een korte (groen) tijd oversteken. Kort rood betekent vaak twee keer groen per cyclus, maar ook korte groentijden voor andere modaliteiten. Bij kruisingen van hoofdfietsroutes met hoogwaardige OV-verbindingen en de stedelijke verbindingswegen geldt dit ook. Bij niet geregelde kruisingen krijgt de drukke hoofdfietsroute voorrang op andere fietsroutes, op de auto, op de bus op de gewone rijbaan en op voetgangers.

[19] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten.

- Voor fietsers op minder drukke hoofdfietsroutes geldt hetzelfde, maar met minder prioriteit.
- OV-lijnen van het basisnet rijden zoveel mogelijk op voorrangswegen, ook binnen de 30 kilometer per uur gebieden.
- Autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen heeft geen prioriteit, maar met de afstelling van verkeerslichten zorgen we ervoor dat deze routes wel sneller zijn dan ongewenste alternatieve routes door de wijken.

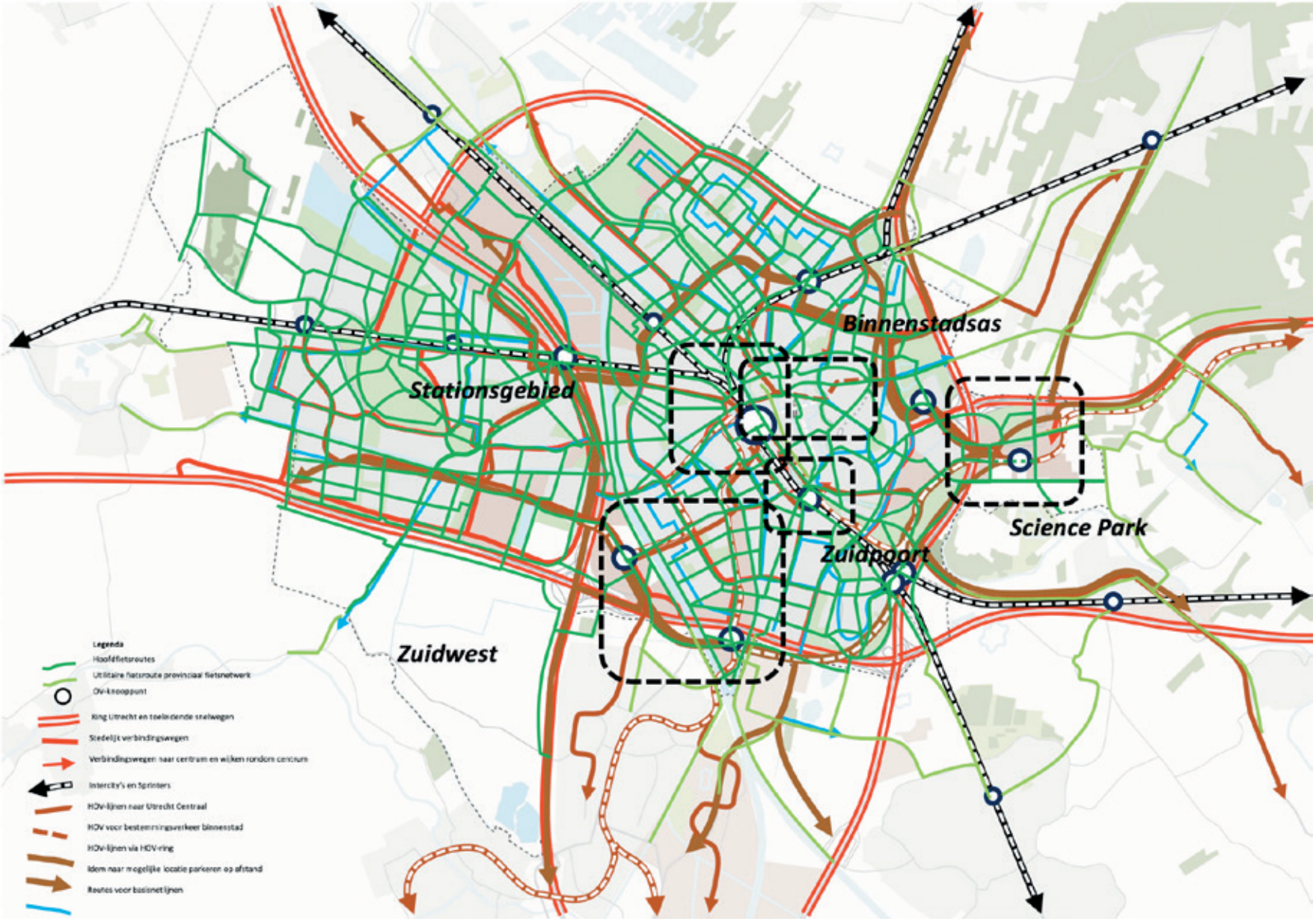
B-zone:
- Om bij hoge frequenties de bus vlot de kruising te laten passeren, krijgt de bus (net als de fiets) twee keer kort groen per cyclus. Op kruisingen zonder verkeerslichten heeft de bus op de vrijliggende busbaan altijd voorrang, ook op de fiets. Omdat er per uur relatief weinig bussen rijden ten opzichte van het aantal fietsers of auto's hebben deze hier nauwelijks hinder van. Andersom zouden bussen zonder voorrang bij veel kruisingen vertraging oplopen en onbetrouwbaar worden.

C-zone:
- Alle bussen op vrijliggende busbanen krijgen absolute prioriteit vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming. In de C-zone kan dit op alle plekken waar niet zoveel bussen rijden.

Ruimte voor innovatie met verkeersmanagement

De gemeente geeft ruimte aan innovaties op het gebied van technologie en/of gedrag die verkeersdeelnemers helpen. We doen pilots met innovatie manieren van detectie van (groepen) fietsers (via Thermicam en radar) om fietsers eerder te detecteren en zo meer kans te geven op groen licht bij de VRI. Ook aftellers bij verkeerslichten voor voetganger en fietser helpen hierbij, vooral bij relatief lange wachttijden.





De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Integrale netwerkkaart 2040

8.2 Integrale keuzes tussen netwerken

We constateren dat in de stad, vooral ten oosten van de A2, de ruimte voor mobiliteit schaars is. Dat betekent dat waar belangrijke netwerken van de verschillende vervoerwijzen samenkomen, de fysieke ruimte en/of regelruimte van de verkeerslichten ontbreekt om alle vervoerwijzen de gewenste prioriteit te geven. Dit vraagt om integrale keuzes tussen de vervoerwijzen. In de integrale netwerkkaart leggen we de netwerken op elkaar en identificeren we de locaties waar keuzes nodig zijn. Vervolgens geven we voor deze specifieke locaties welke keuzes we maken.

Op een aantal plekken in de stad maken we integrale keuzes, omdat we in de schaarse ruimte de verkeersruimte willen verkleinen om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte (met name voor verblijven en groen) te maken of meer ruimte nodig hebben voor de groei van het fietsverkeer en de voetganger. Dit is het geval op de binnenstadsas, in het stationsgebied rondom het Smakkelaarsveld, Westplein/ Lombokplein en Paardenveld/Amsterdamsestraatweg en rondom station Vaartsche Rijn en het Ledig Erf.
Op een aantal andere plekken in de stad ontstaat noodzaak om anders om te gaan met ruimte voor verkeer en prioritering van vervoerwijzen indien verstedelijkingskeuzes worden gemaakt of een kwaliteitsverandering gewenst is. Dit is het geval in het Utrecht Science Park en Rijnsweerd, bij het Thomas à Kempisplantsoen, bij de Merwedekanaalzone en in de A12-zone als daar verdere verstedelijking gaat plaatsvinden.

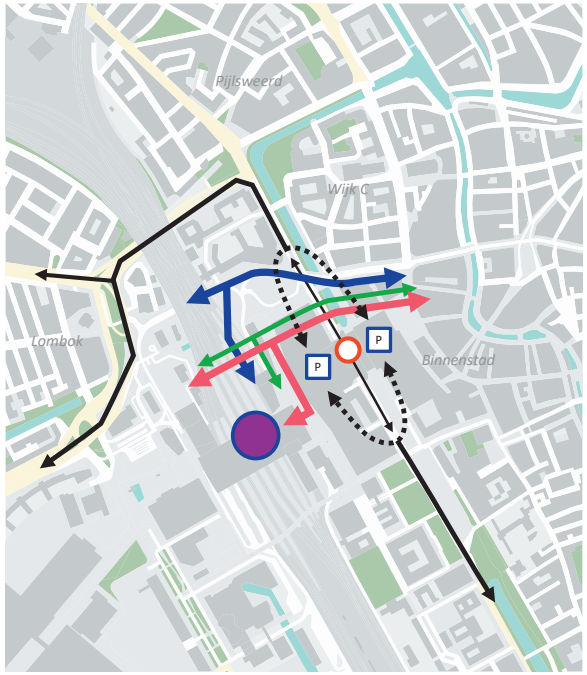
Voorbeelden van integrale keuzes uit het verleden zijn de herinrichting van het Jaarbeursplein en het autovrij maken van het noordelijke deel van de Croeselaan en de herinrichting van de Catharijnesingel en de Mariaplaats.

In de hierna volgende kaders geven we voor een aantal gebieden aan welke opgaven daar spelen en welke keuzes daar gemaakt kunnen worden.



Fietsstraat Karel Doormanlaan

Stationsgebied-Oost



- OV-knooppunt Utrecht Centraal
- Looproute
- Hoofdfietsroute
- Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding
- Route auto-/vrachtverkeer
- Niet meer faciliteren doorgaand verkeer
- Parkeergarage
- Parkeergarage bereikbaar

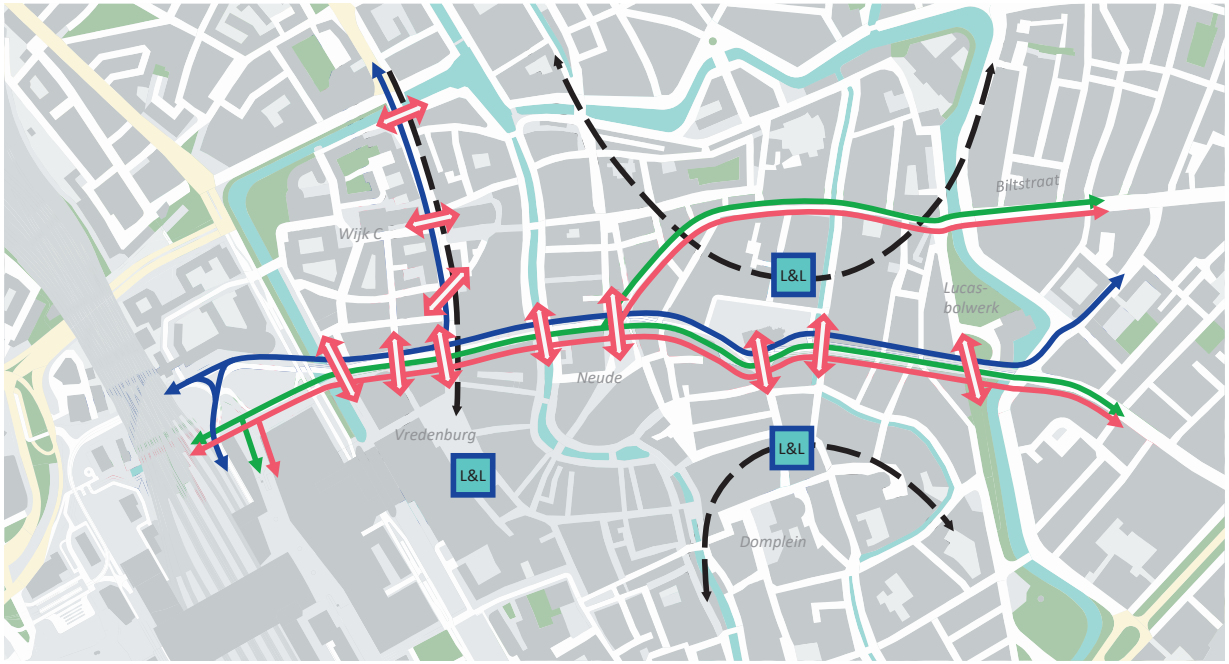
- Opgave: De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk gegroeid. Met name het aantal voetgangers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog veel drukker wordt. Tegelijkertijd wil de gemeente de loopverbinding tussen het station en de binnenstad juist meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook wil de gemeente het zuidelijk deel van de Catharijnesingel net als de rest van de singels herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

- Oplossing: Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek niet meer mogelijk. Daarom zal voor deze plek gekozen moeten worden om één van de vervoerwijzen veel minder ruimte te geven.

- Keuze: Daarom kiezen we ervoor om doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel niet langer te faciliteren. De bereikbaarheid van alle parkeergarages aan de Catharijnesingel moet echter geborgd blijven, evenals belangrijke routes voor logistieke stromen. Hierdoor is er meer fysieke ruimte, maar vooral een kortere wachttijd om over te steken voor voetganger, fietsers en OV, waardoor de (huidige) drukte beter afgewikkeld kan worden. Dit maakt de situatie overzichtelijker, het gebied blijft goed bereikbaar voor iedereen en de omgeving wordt aantrekkelijker. Tevens maakt dit het makkelijker om het zuidelijk deel van de Catharijnesingel her in te richten als fietssingel.

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Binnenstadsas



Verbetering oversteekbaarheid

Looproute

Fietsroute

Openbaar vervoer verbinding, tevens route zwaar vrachtverkeer

Route auto-/vrachtverkeer (licht/middelzwaar)

L&L Laden en lossen

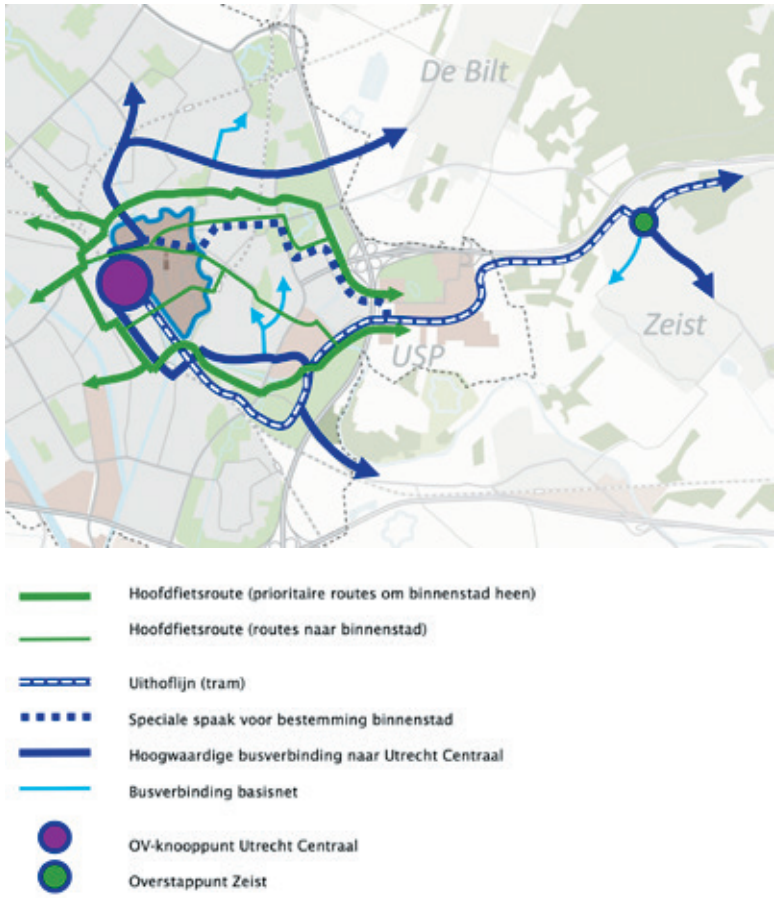
De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.



Janskerkhof

- Opgave: In de hele binnenstad en in het bijzonder langs de binnenstadsas (van Vredenburg tot Stadsschouwburg) hebben we de ambitie om meer ruimte aan verblijven en de voetganger te geven. In de huidige inrichting is de ruimte voor de voetganger krap, is er weinig groen en de oversteekbaarheid moeilijk door de vele fietsers, bussen en auto's, veelal doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad. Dit maakt de binnenstadsas erg druk en niet aantrekkelijk om te verblijven. Doelgroepen als (ouders met) kinderen en ouderen mijden daarom de binnenstadsas op drukke momenten. Dit probleem wordt groter als het aantal voetgangers, fietsers en bussen verder groeit.

- Oplossingen: Om (het gevoel van) veiligheid en aantrekkelijkheid te vergroten en fysiek de smalle binnenstadsas anders te kunnen inrichten met meer ruimte voor groen en verblijven, is randvoorwaardelijk om de totale verkeersdrukte te verminderen en de interactie tussen de vervoerwijzen te verminderen. Als het voldoende rustig is, dan is het mogelijk om de verkeersruimte te verkleinen, stoepen te verbreden en groen toe te voegen.



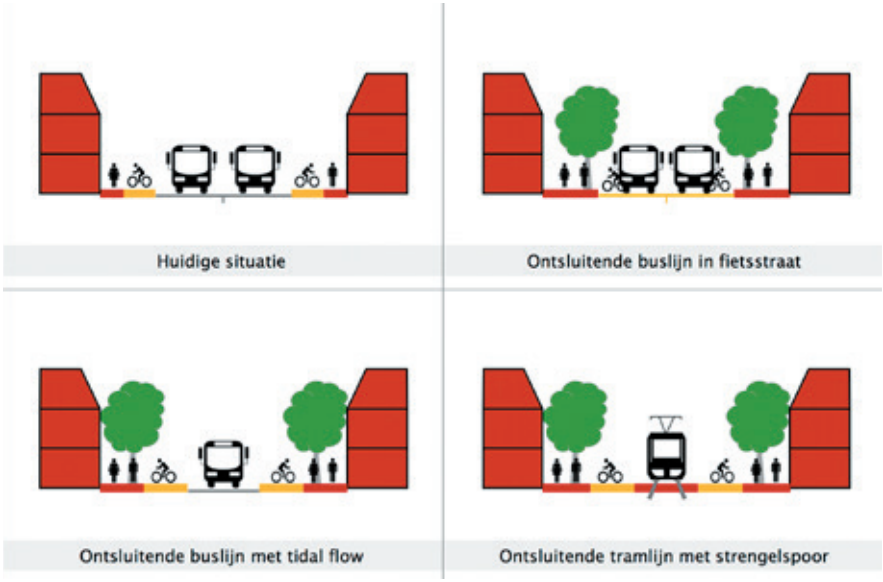
Figuur: Openbaarvervoer- en fietsroutes om de binnenstad heen

- Keuzes: Ten eerste verleiden we al het verkeer dat er niet hoeft te zijn omdat het geen herkomst of bestemming in de binnenstad heeft, om buiten de binnenstad om te reizen. Dit doen we door:

1. Een andere compartimentering van de binnenstad voor auto- en vrachtverkeer waardoor geen auto- en vrachtverkeer meer over de binnenstadsas rijdt (uitgezonderd zwaar vrachtverkeer en laden en lossen) en het niet meer aantrekkelijk is om van de Vogelenbuurt via de binnenstad naar Wittevrouwen te rijden met de auto en vice versa. Ook verkeer dat nu een ontheffing heeft om over de busbaan te rijden, mag dat dan niet meer.
2. Doorgaande fietsers ‘om de noord’ en ‘om de zuid’ om het centrum heen te laten fietsen. We zorgen dat die routes (onder andere via Kaatstraat-Griftpark en Ledig Erf-Koningsweg) sneller en logischer zijn dan de route door de binnenstad.
3. Doorgaande OV-reizigers met om de binnenstad heen te laten reizen via ofwel de OV-route via de Oudenoord en Kardinaal de Jongweg ofwel via station Vaartsche Rijn en de Dichtersbaan ofwel door in Zeist of het Utrecht Science Park over te stappen op de (doorgetrokken) Uithoflijn. Deze alternatieve routes dienen sneller en minstens net zo aantrekkelijk te zijn als de huidige route via de binnenstadsas.
4. De hoogwaardige busroute door de binnenstad (de ‘binnenstadas’) is alleen bestemd om reizigers die in de binnenstad willen in- of uitstappen daarnaartoe te brengen. Dit faciliteren we met lijn 28 die als speciale hoogwaardige binnenstadslijn een frequente, betrouwbare verbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park en Zeist biedt. Met één buslijn komt er altijd slechts één bus per richting aan, waardoor voetgangers (en fietsers) makkelijker kunnen oversteken.
5. Fietsers met bestemming binnenstad of Utrecht Centraal te verleiden om andere routes te laten fietsen (dus minder via het Vredenburg en Smakkelaarsveld). We realiseren hiervoor een nieuwe fietsverbinding over/onder het spoor bij de Nicolaas Beetstraat voor fietsers uit Zuidwest en maken de fietsroute vanuit Zuilen naar Utrecht Centraal via de Daalsetunnel naar het Jaarbeursplein aantrekkelijker door de herinrichting van het Lombokplein.

Profielen OV Binnenstad

Principes mogelijk andere inrichting verkeersruimte op binnenstadsas. Bij een tidal flow (bus) of stengelspoor (tram) maakt voertuigen in beide richtingen om en om gebruik van één rijstrook.



Figuur: Profielen openbaarvervoer Binnenstad

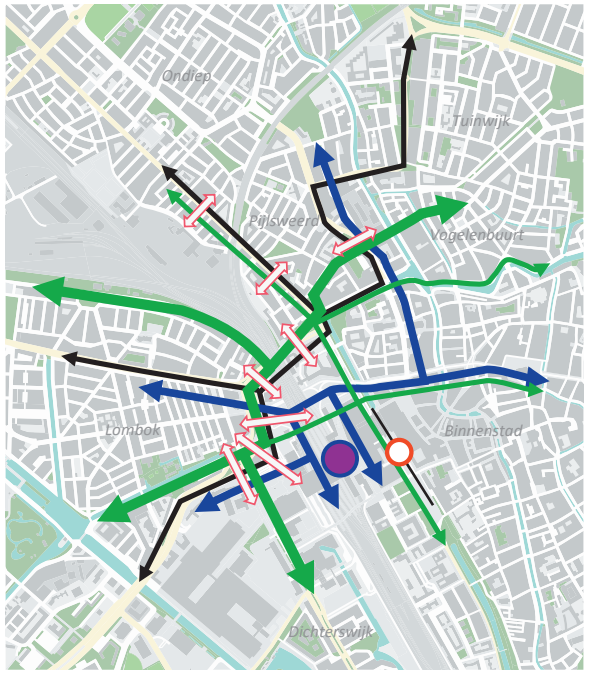
- Ten tweede willen we de verkeersruimte op de binnenstadsas versmallen ten behoeve van meer ruimte voor voetganger, verblijven of groen. Mogelijk kunnen fiets en bus (of zelfs tram) bij minder drukte samen met minder ruimtebeslag toe. Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheden. Ook voor wat betreft vormgeving krijgt de OV-route door de binnenstad een speciale inrichting.

- Aandachtspunt van deze keuzes voor de binnenstadsas is dat de bereikbaarheid voor alle doelgroepen, ook mensen met een beperking, per OV, fiets en indien noodzakelijk per auto gewaarborgd blijft. Daarnaast is het vervoer van reizigers naar de binnenstad voor het openbaar vervoer zeer belangrijk voor een gezonde exploitatie van het OV-netwerk in de regio Utrecht.

- Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang.

- Voor (zwaar) vrachtverkeer wordt de gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad apart in beeld gebracht. Hierbij wordt vooral gestuurd op routes die fysiek mogelijk zijn in verband met de belasting van werfkelders en bruggen.

Stationsgebied-Noordwest



OV-knooppunt Utrecht Centraal

Verbetering oversteekbaarheid

Hoofdfietsroute

Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding

Autoverkeer gedoseerd

Niet meer faciliteren doorgaand verkeer

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer.
Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgaven: De gemeente heeft voor het gebied aan de noordwestzijde van het centrum een aantal ambities: het Westplein wordt het Lombokplein met een voetgangers- en fiets¬vriendelijke inrichting en een smaller wegprofiel (één rijstrook per richting voor de auto) en meer ruimte voor groen, verblijven, fiets en voetganger. Daarvoor is het nodig dat er minder auto's dat nu via het Westplein rijden (maximaal 15.000 per dag). De ambities voor de Amsterdamse¬straatweg zijn om de leefbaarheid te vergroten en de verkeersveiligheid voor de (groeiende stroom) fietsers te verbeteren. Tevens is er aan de noordzijde van het centrum meer ruimte nodig om de groeiende fietsstromen vanaf meerdere richtingen te kunnen faciliteren. Zo wordt de route Westplein – Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat - Griftpark (en verder) een belangrijke hoofdfietsroute voor de fiets als alternatief voor de route door de binnenstad voor een deel van de fietsers die daar nu fietsen (bijvoorbeeld vanuit Lombok naar Noordoost).

- Oplossingen: Minder auto's op de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Amsterdamse-straatweg en richting Weerdsingel – Oudenoord, zodat het Westplein getransformeerd kan worden door het minder aantrekkelijk maken voor autoverkeer dat niet in het gebied hoeft te zijn. Dit geldt ook voor autoverkeer vanaf de Catharijnesingel (zie eerder kader Stationsgebied-Oost). Een aantrekkelijke hoofdfietsroute vanaf het Lombokplein via Daalsetunnel, Herenweg naar de Kaatstraat. Het gehele gebied moet aantrekkelijker worden voor de voetganger met directe looproutes en meer en vlottere oversteken.

- Keuzes: Met het onmogelijk maken van doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel zal er minder verkeer over het Westplein en de Amsterdamsestraatweg rijden. Maar dit is niet genoeg om de opgaven voor Westplein en Amsterdamsestraatweg te faciliteren. Daarom willen we er ook op sturen om verkeer dat niet in het centrum of de omliggende wijken hoeft te zijn, minder over de routes via het Westplein en Amsterdamsestraatweg te laten rijden. We hanteren hiervoor de volgende strategie:



Prinses Irenelaan

1 Vertragen van het doorgaande autoverkeer door te doseren op de toeleidende routes, namelijk de Graadt van Roggenweg, vanaf de Marnixlaan richting Amsterdamsestraatweg, vanaf de Vleutenseweg en vanaf het Kardinaal Alfrinkplein en Nijenoord richting Oudenoord en Weerdsingel.

2 De fietsroute Lombokplein - Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat krijgt logischer en herkenbaar profiel als hoofdfietsroute door directe routering, logische en snelle oversteken (voorrang of prioriteit). Ook de fietsroute langs de Weerdsingel is een alternatieve fietsroute voor de binnenstad.

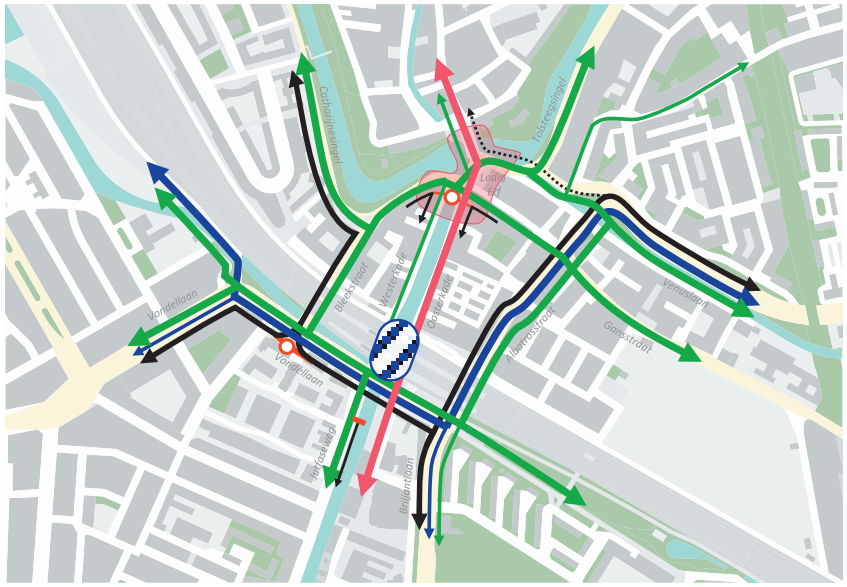
3 Het afslagverbod Kaatstraat past goed bij deze keuze om te doseren en maakt het ook makkelijker om de Kaatstraat als hoofdfietsroute te verbeteren.

4 De keuze om geen doorgaand verkeer over Catharijnesingel te faciliteren helpt bij het reduceren van het autoverkeer in dit gebied (zie kader stationsgebied-oost).

5 Om de doorstroming van het OV te borgen op deze corridor waar het autoverkeer actief gedoseerd wordt, is mogelijk een vrijliggende busbaan op de Oudenoord nodig om vlot langs de doseerpunten te kunnen rijden.

6 Het herinrichten van het wegprofiel Vanaf de Graadt van Roggenweg tot en met de Oudenoord wordt mogelijk indien hier minder autoverkeer rijdt, maar draagt ook fysiek bij aan het principe van doseren (versmallingen, minder opstelruimte). Dit biedt kansen voor betere oversteken voor de voetganger en de fiets, een betere OV-doorstroming, een groener profiel en het verbeteren van de leefbaarheid.

Zuidpoort



Sprinterstation & tramhalte

Autoluw, alleen bestemmingsverkeer

Looproute

Hoofdfietsroute

Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding

Route auto-/vrachtverkeer

Bevoorradingsverkeer

Niet meer faciliteren doorgaand verkeer

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief.
Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgave: Aan de zuidzijde van de binnenstad, in de Zuidpoort, komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad (en ook naar Rotsoord) wordt steeds belangrijker en vraagt om een veilige, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes in het gebied langs de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe en vormen belangrijke alternatieve routes voor de routes door de binnenstad. Dit vraagt om goede veilige routes in het gebied in samenhang met ruimte voor de voetganger. Het Ledig Erf vormt hier een centrale en (historisch) belangrijke plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015.

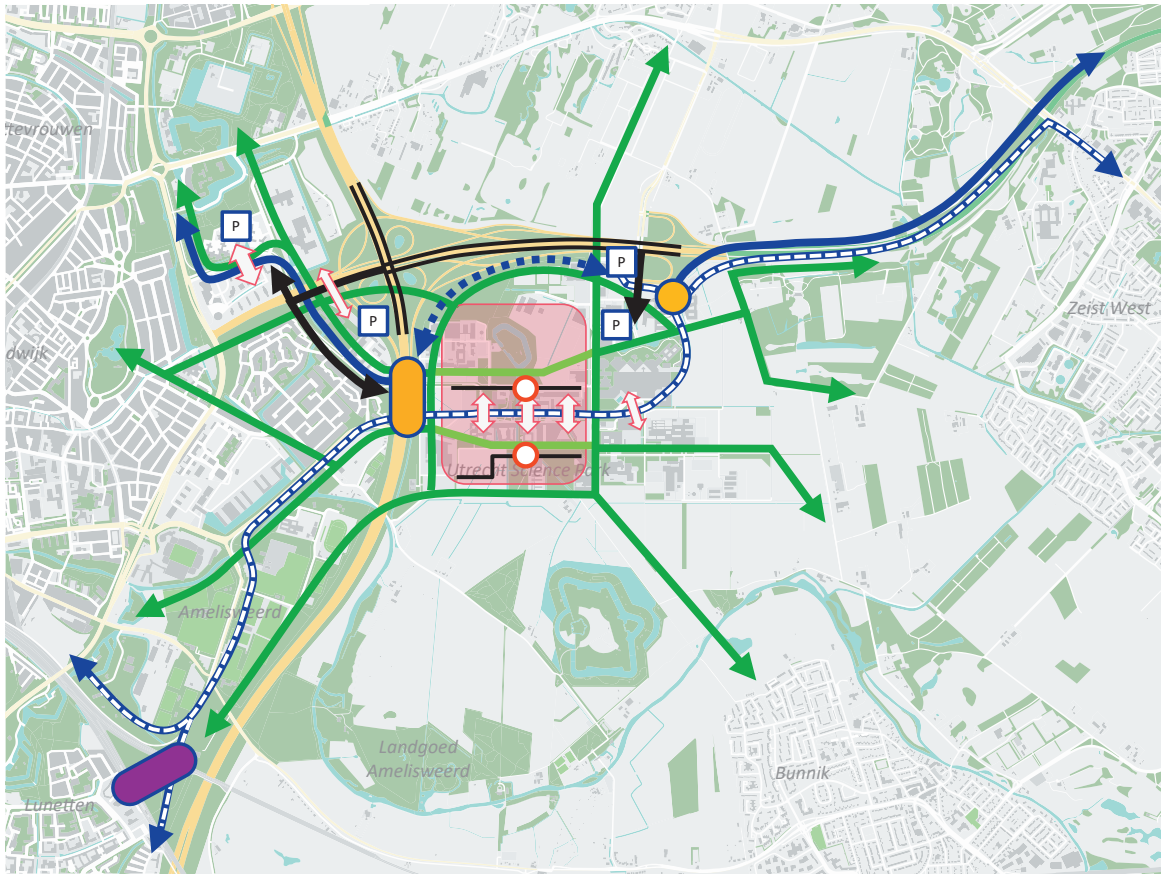
- Oplossingen: Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de huidige verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend als invulling van de opgave. Er is op het Ledig Erf onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto veilig een plek te geven. Om fietser en voetganger meer ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken. Ook voor de rest van het Zuidpoortgebied, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken, waarbij we zorgen dat het openbaar vervoer kan doorstromen en de parkeergarage Vaartsche Rijn bereikbaar blijft. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen.

- Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door:
  - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartsche Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase.
  - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel meer prioriteit te geven bij oversteken en in te richten als fietsstraat of fietssingel en het Ledig Erf tussen de Tolsteegbrug en Vaartsche Rijnbrug als shared space of plein in te richten met veel groen.
  - Autoverkeer naar de Catharijnesingel, dat nu via het Ledig Erf rijdt, te weren en om te leiden via de route Albatrosstraat-Vondellaan-Bleekstraat. Overig doorgaand verkeer zonder bestemming in het gebied wordt omgeleid via de Waterlinieweg. Autoverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade blijft mogelijk. De toegankelijkheid van het Ledig Erf door doelgroepenverkeer, waaronder de nood- en hulpdiensten, te waarborgen door middel van de inzet van intelligente toegangssystemen.
  - Op de kruising Bleekstraat-Vondellaan autoverkeer te verplichten af te slaan naar de Bleekstraat. Hierdoor wordt doorgaand autoverkeer op de route Albatrosstraat – Baden Powellweg- Vondellaan geweerd. De Vondellaan wordt hierdoor veel rustiger en wordt heringericht zodat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers en de inpassing van groen (bomen e.d.).
  - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV op de route Vondellaan – Albatrosstraat te borgen door het autoverkeer indien nodig (in de spits) te doseren op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV hierbij prioriteit te geven boven het autoverkeer. De verkeersdruk in de Albatrosstraat neemt hierdoor niet toe. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt, voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd.
  - Om sluipverkeer als gevolg van de maatregelen te voorkomen is autoverkeer tussen Jutfaseweg en de Vondellaan niet meer mogelijk en wordt op de Gansstraat eenrichtingsverkeer ingesteld indien dat nodig blijkt.

Als doseren onvoldoende effectief is, kan de doorgaande verkeersstroom ook geknipt worden, logischerwijs in de Albatrosstraat ter hoogte van het spoorviaduct. Hieraan kleven echter een aantal nadelen, namelijk dat de omliggende wijken vanuit minder kanten bereikbaar worden en dat de stedelijke verdeelring (Waterlinieweg – ‘t Goylaan) zwaarder belast wordt.



Utrecht Science Park



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgaven: De partners op het Utrecht Science Park en de gemeente willen van het Utrecht Science Park een aantrekkelijk kenniscluster maken met een autoluw centrum en meer ruimte voor voetgangers, fiets, groen en ontmoeting. Ook is er ruimte voor de groei van wonen en werken. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor instellingen en bedrijven is daarvoor noodzakelijk. Dagelijks komen nu al meer dan 70.000 mensen naar het gebied. De bereikbaarheid van het gebied staat hierdoor onder druk. De drukke OV-corridor door het Utrecht Science Park (met name de Heidelberglaan) staat op gespannen voet met de ambitie voor een campus waarin verblijven en ontmoeten centraal staat. Bij groei van het Utrecht Science Park en dus groei van het OV gebruik is dit ruimtelijk niet in te passen op de Heidelberglaan en is een tweede OV-as nodig. Nu al hebben fietspaden bij verschillende oversteken te weinig opstelruimte tijdens de fietsspits. Een verdere groei van het fietsverkeer vraagt dan ook om bredere en betere fietspaden en fietsstraten, zowel in de richting van de Weg tot de Wetenschap als in het verlengde van de Archimedeslaan. Een ander knelpunt is de overbelasting van de Universiteitsweg als belangrijke toegangsweg tot het Utrecht Science Park.

Dit komt deels door sluipverkeer door het Utrecht Science Park van oost naar west om congestie op de A28 en A27 te omzeilen, maar ook door de ingewikkelde kruising met de Heidelberglaan. Door de groei van het Utrecht Science Park zal de druk op deze weg alleen maar toenemen en het nog langer duren voordat werknemers, bezoekers en soms ook patiënten het gebied in en uit kunnen. In Rijnsweerd-Noord is de ambitie dat de Pythagoraslaan een autoluwe centrumboulevard wordt met ruimte voor verdichting en met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en een goede doorstroming van het OV.

- Oplossingen: Samen met de Utrecht Science Park -partners zetten we allereerst in op mobiliteitsmanagement om de groei van de mobiliteit (op drukke momenten) te verminderen en vooral per fiets en OV te laten plaatsvinden (thuiswerken, aanpassen collegetijden, deels online onderwijs). De ontwikkeling tot een aantrekkelijke campus kan worden bereikt door het centrumgebied zoveel vrij te spelen van verkeer dat hier niet hoeft te zijn. Net als bij de binnenstad maken we voor alle modaliteiten onderscheid in bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer leiden we om het centrumgebied of zelfs het Utrecht Science Park heen, zowel fiets, OV als autoverkeer. Dit sluit aan op de ambitie om het parkeren te verplaatsen naar de r and van het gebied.

- Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door de volgende keuzes die samen met de Utrecht Science Park -partners uitgewerkt en gerealiseerd kunnen worden:
  a. Het autoluw maken van het Utrecht Science Park en het weren van doorgaand verkeer door het Utrecht Science Park en Rijnsweerd kan worden gerealiseerd door het onmogelijke maken omvan oost naar west en west naar oost door het gebied te rijden.Door het knippen van de Oost-west verbindingen en het verplaatsen van (een deel van) het parkeren wordt de Universiteitsweg zodanig rustig dat de kruisingen met het OV en de fiets op de Heidelberglaan en Leuvenlaan geen probleem meer zijn. Hierdoor nemen de verkeersveiligheid voor fietsers en de autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer (patiënten, bezoekers, nood- en hulpdiensten en goederenvervoer) en de doorstroming van de tram toe. Hoe het weren van doorgaand verkeer vorm kan krijgen en hoe parkeercapaciteit bereikbaar wordt voor autoverkeer is nadere uitwerking. Hoe het weren van doorgaand verkeer vorm kan krijgen en hoe parkeercapaciteit bereikbaar wordt voor autoverkeer is nadere uitwerking.
  b. Om meer ruimte voor de fietser te maken, worden meerdere wegen omgevormd tot fietsboulevards waar alleen logistiek verkeer en parkeren voor bijzondere doelgroepen gefaciliteerd wordt (Leuvenlaan en Cambridgelaan en op termijn de Weg tot de Wetenschap vanaf de Platolaan). Hierdoor ontstaat ook meer ruimte voor de voetganger. Regionale hoofdfietsroutes worden zoveel mogelijk langs het Utrecht Science Park geleid, aan de noordzijde langs de A28, aan de zuidzijde over de Toulouselaan/Yalelaan en over de Universiteitsweg. Het realiseren van een systeem met twee Mobiliteitshubs aan de rand van het gebied en gelegenheid voor P+R. De Mobiliteitshub in het noorden bestaat uit de huidige P+R en de nieuwe parkeergarage UMC-noord. De tweede Mobiliteitshub bevindt zich aan de westkant van het Utrecht Science Park. Deze Mobiliteitshubs bieden ruimte voor parkeren, OV en deelfietsen. Vanaf deze hubs lopen aantrekkelijk looproutes het gebied in. De westelijke hub wordt bij voorkeur zo direct mogelijk op het knooppunt Rijnsweerd aangesloten. Hiermee wordt ook de Pythagoraslaan ontlast. Extra behoefte aan parkeren door de groei van het Utrecht Science Park faciliteren we op P+R-locaties in de regio.
  c. Voor doorgroeien van het OV is op de Heidelberg te weinig capaciteit. Bovendien vergroot een verdere groei daar de conflicten met oversteekbaarheid en verblijven in het centrumgebied. Daarom is een 2e OV-as nodig: doorgaande bussen halteren dan bij de twee Mobiliteitshubs en worden via een vrijliggende busbaan langs de rand van het Utrecht Science Park geleid. De OV-route over de Heidelberglaan wordt hierdoor beter oversteekbaar als onderdeel van het centrale campusgebied.

Deze keuzes worden verder uitgewerkt in de omgevingsvisie Utrecht Science Park.

Utrecht Zuidwest



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

- Opgaven: De Europalaan is vanaf de A12 de centrale inprikker naar de zuidkant van Utrecht. Deze route wordt gebruikt door verkeer naar het centrum en de Jaarbeurs, bestaande wijken Kanaleneiland, Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven, en de Merwede-kanaalzone. Ook alle werkgelegenheid rond Westraven en Kanaleneiland-Zuid maakt gebruikt van deze invalsweg. Door de grote ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidwest-Utrecht wordt deze weg steeds drukker. Deze drukte zorgt in de huidige situatie al voor verkeers-problemen. Ook de tram naar Nieuwegein en veel buslijnen maken gebruik van de Europal-aan. De ambitie is dat deze weg beter over-steekbaar wordt voor fietsers en voetgangers, dat de beide gebieden ten oosten en ten westen van de Europalaan beter onderling verbonden worden en naast de auto en de tram ook bussen en fietsers goed gefaciliteerd worden. Dit past allemaal niet binnen het huidige profiel.

- Oplossingen: De ambitie is om de autover-keersfunctie van de Europalaan te verkleinen, zodat de weg beter oversteekbaar wordt en er voldoende ruimte ontstaat voor fiets en OV.

- Keuzes: We willen deze ambitie waarmaken door een mix van verschillende maatregelen:
  - Een generieke modal shift: minder autoverkeer van en naar Utrecht, vooral naar het centrum en het stationsgebied, maar ook naar werklocaties in Kanaleneiland-zuid, de meubelboulevard en Westraven, door het versterken van de fiets met nieuwe routes, het versnellen en betrouwbaarder maken van het OV, maar ook door het organiseren van P+R. Dit is randvoorwaardelijk voor de volgende sturingskeuzes.
  - Het logischer maken voor autoverkeer om van de andere snelwegaansluitingen Laagraven en Papendorp gebruik te maken. De route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp willen we logischer maken door de omrijdroute in Papendorp te verkorten. Hierdoor verleiden we autoverkeer vanaf de A12 naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone om via Papendorp te rijden. Een optie is om (in overleg met de gemeente Nieuwegein) de spitsknip Liesbosch te verschuiven naar de Liesboschbrug.
  - Hierdoor wordt het mogelijk om de Europalaan-zuid ter hoogte van de A12 te versmallen (minder opstelstroken). Die ruimte is nodig om onder de A12 een hoofdfietsroute over de Europalaan naar Westraven te realiseren om de fietsroute over de Kanaalweg te ontlasten. De Kanaalweg wordt door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone anders te druk.
  - 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.

Als na 2030 er aanvullend op de reeds geplande ontwikkelingen meer grootschalige verstedelijking van wonen en werken plaatsvindt in de A12-zone, zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig. Dit wordt onderzocht door het programma U Ned. In U Ned verband wordt onderzocht in welke mate een regionale parallelstructuur een kansrijke maatregel is voor het ontwikkelen en ontsluiten van de A12-zone én het ontlasten van de A12 zelf. Pas als na maximale inzet op gedrag, fiets en OV er een forse restopgave op de weg blijft bestaan, kan de parallelweg een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned moeten worden onderzocht.



Knooppunt Oudenrijn en Papendorp

8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement

Het dynamisch en samenhangend regelen van netwerken

Dynamisch verkeersmanagement is het multimodaal sturen en regelen van de verkeersstromen, samenhangend over meerdere kruispunten en routes. Het gaat bijvoorbeeld om kruispunten die onderling hun groen- en roodtijden op elkaar afstemmen. Met de huidige technologische ontwikkelingen is het mogelijk om niet alleen kruispunten en routes, maar om grotere netwerken samenhangend te coördineren.
Dit heeft voordelen: verkeersstromen worden over een groter gebied gevolgd waarbij verkeerslichten vroegtijdig op elkaar reageren met subtiele bijsturingen. Hiermee kunnen binnen een groter netwerk permanente of tijdelijke voorkeursroutes worden gecreëerd. Het doel is het borgen van een goede fiets-, openbaar vervoer- of autobereikbaarheid, een betere ruimtelijke omgevingskwaliteit, leefbaarheid, oversteekbaarheid en/of veiligheid.
Met de inzet van stadsbreed verkeersmanagement zorgt de gemeente ervoor dat er nooit meer auto's van een weg of route gebruik maken of een gebied inrijden, dan de hoeveelheid die het gebied of de route binnen de randvoorwaarden van verkeersafwikkeling en leefbaarheid kan verwerken.

De gemeente werkt 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. Hieronder staan de principes van verkeersmanagement beschreven.

Strategie: Werken van binnen naar buiten

De gemeente gaat zorgen dat binnen de A-zone alleen bestemmingsverkeer rijdt. Een nauwkeurige instelling van verkeerslichten op de routes naar de A-zone moet zorgen dat niet-bestemmingsverkeer (wijk-wijkverkeer) gaat rijden via de stedelijke ring. Dit verbetert de oversteekbaarheid in de A-zone en geeft meer ruimte voor voetganger, fietser en OV.
Deze vorm van verkeersmanagement ("doseren en verleiden") passen we toe op de routes langs de binnenstad waar geen ruimte is voor gebiedsvreemd verkeer: de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Talmalaan en de route Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan. In beperkte mate gaan we ook sturen op de reistijden en hoeveelheid autoverkeer op stedelijke verbindingswegen, zodat deze enerzijds aantrekkelijker zijn dan de routes langs de binnenstad, maar minder aantrekkelijk dan rijden via de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU.
In de B-zone moet de instelling van verkeerslichten zo zijn, dat doorgaand autoverkeer (zonder bestemming in de wijken) wordt verleid om meer via de Ring te rijden, omdat rijden via de Ring dan sneller is. De gemeente gaat met Rijkswaterstaat in gesprek over de mogelijkheid om naast het verminderen van het regionaal verkeer op de snelweg ook op het hoofdwegennet te gaan doseren. Door op de toeleidende snelwegen naar de Ring Utrecht het autoverkeer te doseren, kan ervoor gezorgd worden dat de Ring zelf niet vastloopt. Als de Ring in enige mate blijft doorstromen, blijft het verkeer zo lang mogelijk op de Ring rijden omdat die route sneller is dan door de stad. Naar verwachting leidt dit doseren op toeleidende snelwegroutes tot minder verliesuren (fileomvang en

Voorbeeld: Doseren van een route

’t Goylaan is een weg die is bedoeld voor wijk-wijkverkeer en niet als alternatieve route voor verkeer dat over de Ring kan rijden. Tevens is de oversteekbaarheid van ’t Goylaan belangrijk om de voorzieningen en winkels goed bereikbaar te maken voor voetgangers en fietsers uit de omliggende wijken. Bij de nieuwe inrichting van ’t Goylaan is daarom ervoor gezorgd dat overstekende voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen door de verkeerslichten op de kruising Constant Erzeijstraat te verwijderen. Door een radarsysteem bij het winkelcentrum worden signalen verzonden zodra er file dreigt. Verkeerslichten stroomopwaarts pikken deze signalen op, en zorgen dat er niet meer autoverkeer wordt doorgelaten dan er stroomafwaarts kunnen worden verwerkt. Op deze wijze komen de wachtrijen te staan op plekken waar ze de minste hinder veroorzaken, en waar doorgaande automobilisten nog kunnen kiezen voor een snellere route via de Ring. Op plekken waar veel mensen wonen, werken of winkelen komen dan geen files te staan. Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij kan passeren. Als de gemeente doseren inzet laten we de weggebruiker ter plekke weten dat er actief wordt gedoseerd vanaf dat punt, zodat de weggebruiker begrijpt waarom hij langer dat nodig lijkt moet wachten.



fileduur) dan in de situatie dat niet expliciet gestuurd wordt op het doorstromen van de Ring. Dit komt doordat er minder vervolgfiles ontstaan en dus meer verkeer niet of nauwelijks meer last krijgt van de file.

Tactiek: sturen op reistijden

Reizigers kiezen, ondersteund met persoonlijke reisinformatie, de route met de kortste reistijd. Het is dus belangrijk dat de gemeente dynamisch verkeersmanagement gebruikt om te sturen op reistijden: de gewenste routes voor het autoverkeer moeten ook de relatief kortste reistijd hebben. Het onderling laten communiceren van verkeerslichten kan de reistijden binnen een netwerk beïnvloeden. De gewenste routes kunnen kortere reistijden krijgen door voldoende ruime groentijden. Bij routes die alleen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer is een snelle doorstroming juist minder belangrijk, en ligt de nadruk meer op meer groen voor overstekende voetgangers en fietsers. De gemeente neemt in alle herinrichtingsprojecten een regeltactiek op voor dynamisch verkeersmanagement, wanneer dit bijdraagt aan de doelen van het mobiliteitsplan.

Operationeel beheer samen met regiopartners

Het sturen van verkeersstromen op netwerkniveau vergt goede afspraken tussen de verschillende wegbeheerders, omdat weggebruikers van de weg van de ene beheerder naar de weg van een andere beheerder rijden. Regionaal vindt afstemming plaats in het programma Regionaal Verkeersmanagement (RVM). In dat kader is een regionale sturingsvisie vastgesteld, die een herziening zal krijgen in de geest van het mobiliteitsplan. Dan gaat het onder andere om afspraken over het zo lang mogelijk laten rijden van auto's op de Ring en over de verkeersverdeling over de snelwegaansluitingen en de invalsroutes naar de stad. De afspraken moeten uiteindelijk hun beslag krijgen in de dagelijkse praktijk in de Verkeerscentrale Papendorp. Hier zijn specialisten bezig om per minuut proactief instellingen in verkeerslichten of reisinformatiepanelen te optimaliseren, afhankelijk van de feitelijke verkeerssituatie op straat.



8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie

Naar dynamische en geïndividualiseerde reisinformatie

Een gebruiksvriendelijke inrichting van infrastructuur en dynamisch verkeersmanagement moeten gepaard gaan met heldere reisinformatie over de meest geschikte route die het minste hinder geeft voor de omgeving. In veel gevallen is bijvoorbeeld het rijden via de Ring in tijd al het snelste, maar veel weggebruikers rijden uit gewoontegedrag door de stad. Het realtime informeren van weggebruikers over reistijden moet dit gewoontegedrag doorbreken. Utrecht zet in op een verschuiving van klassieke statische route-informatie die altijd dezelfde boodschappen communiceert naar dynamische reisinformatie die mee verandert met de omstandigheden en geïndividualiseerde reisinformatie via social media en in-car-systemen. Op deze wijze krijgt de verkeersdeelnemer informatie op maat.

Realtime mobiliteitsdata ter beschikking stellen

Utrecht stelt alle relevante mobiliteitsdata als open data beschikbaar aan de markt. App-ontwikkelaars kunnen realtime mobiliteitsdata gebruiken om actuele en persoonlijke reizigersinformatie aan te bieden. Gedacht kan worden aan informatie over opstoppingen bij werkzaamheden, realtime reizigersinformatie over parkeerplekken of aanbod van OV-fiets, informatie over reistijden per verschillende vervoerwijzen, of reisinformatie voor frequente reizigers naar gebieden zoals Utrecht Science Park.

9. Programmering van projecten van stedelijk belang

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven welke beleidskeuzes Utrecht maakt en welke pakketten van maatregelen nodig zijn om de 10 doelen te behalen. De maatregelen die in dit mobiliteitsplan 2040 aan bod komen zijn aanvullend op de reeds geprogrammeerde maatregelen op basis van het huidige mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen dat 2025 als planhorizon had. Deze aanvullende maatregelen moeten nog worden onderzocht en verder worden uitgewerkt, al dan niet in samenwerking met partners. Met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij besluitvorming over de herprogrammering van de gemeentelijke middelen bij de voorjaarsnota.

In dit hoofdstuk wordt in de eerste paragraaf het afwegingskader weergegeven en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk. Deze paragraaf wordt gevolgd door een fasering op hoofdlijnen van mogelijke maatregelen. Daarna volgt informatie over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar ook mobiliteit onderdeel van uitmaakt en wordt verduidelijkt op welke wijze de jaarlijkse (her)programmering bij de voorjaarsnota plaatsvindt. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk is er aandacht voor de benodigde samenwerking met andere partijen.



Busstation bij Utrecht Centraal



9.1 Afwegingskader

Om te kunnen toetsen of maatregelen en projecten bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan, willen we een afwegingskader gebruiken. Het afwegingskader gebruiken we:

1. Als handvat voor de bredere afweging bij het bepalen van nut en noodzaak van maatregelen, het prioriteren van maatregelen en in gesprekken met partners en werkgevers

2. Om mee te geven aan projecten als kader zij hun voorstel voor projectbesluiten op kunnen richten.

Zie afwegingskader op pagina 149.

In de eerste plaats zal het toepassen van het afwegingskader leiden tot een bredere verkenning van de projecten naar de bijdrage aan de doelen, waardoor meer evenwichtige basisinformatie beschikbaar komt. Beoordeling en prioritering van projecten kan vervolgens plaatsvinden door het op een rij zetten van de mate van bijdrage aan de onderdelen van het afweegkader.

9.2 Fasering op hoofdlijnen

Dit mobiliteitsplan geeft een beeld voor een mobiliteitsaanpak voor de periode van 2021 tot aan 2040. Sommige maatregelen zijn geschikt om ‘morgen’ mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd door onder andere besluitvorming waar ook andere overheden bij betrokken zijn, hoge investeringskosten waarvoor eerst dekking geregeld moet worden. De gewenste volgorde van het voorbereiden en uitvoeren van alle maatregelen is echter niet willekeurig. De aanpak heeft ook in zich dat sommige maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor andere maatregelen en/of dat maatregelen prioriteit hebben om een probleem op te lossen of een ontwikkeling mogelijk te maken. Tenslotte: de middelen en de uitvoeringscapaciteit zijn er niet om alles tegelijkertijd uit te voeren. Wat kunnen we dan zeggen over een logische en gewenste fasering? We onderscheiden hierin drie termijnen voor de uitvoering van beleid en maatregelen. Naar mate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid over programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe. Daardoor overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. In elke periode zijn maatregelen vanuit de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak nodig.

2021-2025: de korte termijn (‘ruimte creëren’)

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. Daarnaast kunnen we ook al aan de slag met een aantal nieuwe of aangescherpte maatregelen die al een groot effect kunnen hebben en al ruimte scheppen voor groei.

- Zo gaan we met werkgevers in gesprek over het mogelijk maken dat personeel relatief meer gaat thuiswerken, of meer buiten de spits naar het werk komt. Het gaat hierbij om afspraken over de noodzaak om aanwezig te zijn, cultuur, thuiswerkmogelijkheden faciliteren, etc. Voor onderwijsinstellingen gaat het om het flexibeler indelen van online en fysiek onderwijs, zodanig dat relatief minder studenten in de spits reizen. Hiermee spelen we in op de inzichten die overheden, werkgevers en werknemers in deze Corona-crisis opdoen stap 2).
- Voor de korte termijn parkeerproblematiek in gebieden waar fiets en OV nog niet gewenste kwaliteit hebben, is het mogelijk om P+R in te zetten als overloop van parkeren in deze gebieden (bijvoorbeeld hub Papendorp XL in Papendorp of in de regio). Hiervoor zijn locaties mogelijk aan bestaande OV-lijnen die al goede verbindingen bieden (stap 3 en 4). Zodra Utrecht Science park-partners parkeergelegenheid hebben gereorganiseerd, kan daar gestart worden met de ontwikkeling van het autoluwe campusgebied (stap 4 en 5).
- Op deze termijn is het ook mogelijk om al stevig in te zetten op het spreiden van fietsverkeer, door het verbeteren van routes die de drukke routes (o.a. de binnenstadsas) ontlasten. Het in deze periode uitvoeren van investeringen die al gepland zijn (o.a. prioriteiten bruggen- en tunnelstudie) leidt tot meer keuzemogelijkheden. De herinrichting van Ledig Erf en Catharijnesingel zijn belangrijke quick wins om op de grootste knelpunten meer capaciteit te bieden en veiligheid te vergroten (stap 3).
- We starten in deze periode met het initiatief om jaarlijks tot 0,5-1% parkeerplaatsen in woonstraten in overleg met bewoners te transformeren naar ruimte voor groen, spelen, fietsenstallingen en verblijven.
- Gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone wordt betaald parkeren in het gebied en de nabije omgeving ingevoerd.
- Ook kan al een start worden gemaakt met doseren van verkeer door een andere afstelling van verkeerslichten. Dit kan in kleine stapjes plaatsvinden (stap 5).
- We verbeteren de doorstroming van het busverkeer op belangrijke corridors door kleinschalige of tijdelijke maatregelen, aansluitend bij de U Ned no regretmaatregelen en door met verkeersmanagement te sturen op de doorstroming van het autoverkeer (stap 5).

Het lijkt mogelijk door de inzet op al deze stappen om ondanks de realisatie van het harde woningbouwprogramma en nieuwe werkgelegenheid, de gestage verschuiving in vervoerwijzekeuze van de afgelopen 10 jaar vast te houden. Hierdoor en door het perspectief van een goede OV-bereikbaarheid van het Wiel met Spaken is het realistisch om bij besluiten in deze periode over gebiedsontwikkeling het gewenste mobiliteitsprofiel mee te geven (stap 1).

Sommige maatregelen voor deze periode kunnen een tijdelijk karakter hebben, omdat het een route betreft die in de komende 10 jaar nog belangrijk is, maar daarna mogelijk niet meer. Ook kan het zijn dat de ruimte nog niet beschikbaar is om een definitieve, toekomstvaste inpassing te realiseren of omdat de keuze voor een lange termijn oplossing voorlopig nog niet wordt gemaakt. Voor tijdelijke maatregelen kan dan ook gekozen worden voor de sobere uitvoering, maar wel met voldoende functionaliteit.

2025-2035: de middellange termijn (‘alternatieven op orde in zuidwest’)

In deze periode gaan we verder met het spreiden van het fietsverkeer door het realiseren van fietsbruggen en ontbrekende verbindingen, ook van en naar de OV-knooppunten van het Wiel met Spaken. Het gaat hierbij ook om het verbeteren van de routes via deze nu nog missende schakels (stap 3).

De eerste grote uitbreiding in het kader van het Wiel met Spaken is niet eerder dan 2030 haalbaar. Bij start van de planvoorbereiding in 2021 en snelle besluitvorming is zeker 10 jaar nodig voor zo’n project uitgevoerd kan worden. De inzet is om als eerste de versnelling van de tramlijn naar Nieuwegein (Merwedelijn) en de tramlijn naar Papendorp te realiseren (stap 3). Deze lijnen zijn nodig om verstedelijking in de Merwedekanaalzone en verdichting in Papendorp (wonen en werken) mogelijk te maken, doordat dan een verschuiving in het gebruik van vervoerwijzen gaat plaatsvinden in Zuidwest Utrecht en er ruimte komt voor groei. De ontlasting van de Europalaan-zuid door een verbeterde autoroute via Papendorp draagt hier ook aan bij (stap 3 en 5). Vervolgens zou 5 jaar later een tweede tranche tram kunnen worden gerealiseerd: verlenging naar Zeist en het Wiel tussen Westraven en het Utrecht Science Park. Hierdoor wordt het mogelijk om OV over de binnenstadsas anders te organiseren en de binnenstadsas anders te gaan gebruiken. De realisatie van deze delen van het Wiel maken het ook mogelijk om de meeste kantorenlocaties met diverse P+R-locaties in de regio direct te verbinden. Daarmee ontstaat een extra overloop voor parkeren (stap 3). De uitbreiding van dit deel van het Wiel met Spaken, de uitbreiding van het P+R-netwerk en het verder uitbreiden van het fietsnetwerk maakt verdere groei van wonen en werken mogelijk, met name rondom de nieuwe OV-knooppunten (stap 3).

Dit zijn grote projecten met een lange voorbereiding waardoor al op korte termijn met een verkenning gestart zal moeten worden en waarvoor ook financiering op korte termijn georganiseerd moet worden.

2030-2040: de lange termijn (‘alternatieven op orde voor Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’)

Het Wiel aan de zuidoostzijde van de stad kan dus rond 2035 gereed zijn. Dan gaat het OV-knooppunt Lunetten functioneren. Mogelijk kan rond die tijd ook een station Koningsweg gerealiseerd zijn, mogelijk in eerste instantie alleen met Sprinterbediening. De knooppunten Leidsche Rijn Centrum en Overvecht kunnen al eerder functioneren. Intercity bediening is daar vooral afhankelijk van de ontwikkeling van de landelijke dienstregeling. Hiervoor zijn geen grote investeringen met lange voorbereidingstijd nodig.

Deze termijn betreft de adaptieve doorontwikkeling van het Wiel met Spaken, het netwerk van P+R en het fietsnetwerk, verder te concretiseren op basis van de verstedelijkingskeuzes van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Voor specifieke ontwikkelgebieden zijn aanvullende fiets, OV- en autoinfrastructuur nodig en aanpassingen aan bestaande netwerken op basis van integrale keuzes. Indien deze verstedelijkingskeuzes zijn gemaakt (in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040), kan worden aangegeven welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

In elke fase van de ontwikkeling blijven we met werkgevers, medeoverheden, onderwijsinstellingen en vervoerders in gesprek over de mogelijkheden van dat moment en van de volgende ontwikkelstap en kunnen we per gebied of wijk bijsturen.

Afwegingskader



Stap 1
Slim bestemmen

A Is sprake van het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte in de vorm van groen, ruimte voor voetganger, ruimte voor verblijven en toegankelijkheid voor iedereen?

B Is sprake van functiemenging en nabijheid en daarmee van verbetering van de leefbaarheid en het reduceren van mobiliteit?

C Is sprake van een mobiliteit profiel dat leidt tot een laag autogebruik en hoog gebruik van lopen, fietsen en OV, passend bij geldend mobiliteitsprofiel A, B of C?

d) Is sprake van een binnenstedelijke ontwikkeling bij een OV-knooppunt?

e) Draagt de ontwikkeling bij aan het draagvlak voor investeringen en een goede exploitatie van het OV?



Stap 2
Anders reizen

F Wordt bijgedragen aan voorkomen van mobiliteit in de spits door minder of buiten de spits te reizen?

G Wordt bijgedragen aan het minder met de auto reizen en meer te lopen, fietsen en gebruik van het OV (modal shift)?



Stap 3
Netwerken op orde

H Wordt bijgedragen aan het stimuleren van lopen op korte ritten tot 1 kilometer in plaats van fiets en auto door aantrekkelijke looproutes,een hoge kwaliteit van de openbare ruimte?

I Is er voldoende fietsstallingscapaciteit op eigen terrein of in de openbare ruimte om stallingsoverlast te voorkomen?

J Wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?

K Wordt het gebruiken van fiets- en OV-routes om de binnenstad en stationsgebied heen gestimuleerd?

L Is er sprake van het verbeteren van onderdelenvan het Wiel met Spaken?

M Is er sprake van het toegankelijk maken van het loop, fiets- en OV-netwerk voor iedereen?

N Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?

O Wordt het gebruiken van P+R of parkeren buiten de wijk gestimuleerd om zo autoritten in de stad te verminderen?



Stap 4
Slim parkeren

P Is er sprake van het begrenzen van het parkeren om verkeersoverlast door groei van het autoverkeer te voorkomen?

Q Is er sprake van het verminderen van parkeeroverlast door het reguleren van parkeren?



Stap 5
Slim sturen

R Is er sprake van een goed evenwicht tussen verkeersaanbod en de maximum belasting van een weg, bezien vanuit verkeersoverlast, leefbaarheid en oversteekbaarheid

S Wordt bijgedragen aan het in enige mate doorstromen van de Ring Utrecht ter voorkoming van het kiezen van een route die meer door de stad loopt?

9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen

Met het mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn om onze groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Het mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die nodig zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo'n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare groeimiddelen van de gemeente en de nog vrij besteedbare middelen uit het meerjaren-programma bereikbaarheid (zo'n 333 miljoen euro tot 2040). Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De focus van de investerings-strategie is het in kaart brengen en waar mogelijk verbeteren van de haalbaarheid en betaalbaarheid van de ambities door mogelijke dekkingsbronnen te koppelen aan de investeringsopgave. Dit alles laat onverlet dat significante overheidsfondsen nodig zullen zijn om de ambities uit dit mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. Hoe beter de integrale investeringsagenda, met een helder beeld van de (fasering van de) ambities, en hoe robuuster het lokale investeringsklimaat, hoe groter de kansen op cofinanciering.

In het mobiliteitsplan worden diverse maatregelen genoemd, maar met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij de voorjaarsnota. Als het niet lukt om de benodigde investeringen te organiseren, heeft dat invloed op keuzes bij maatregelen op het gebied van mobiliteit en de fasering van ruimtelijke ontwikkelingen. Bijstellen van de programmering gebeurt vervolgens jaarlijks bij de voorjaarsnota.



Station Utrecht Vaartsche Rijn

9.4 Benodigde samenwerking

In hoofdstuk 3 werd de regionale samenwerking bij het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en de samenwerking tussen Rijk en regio bij het programma U Ned genoemd om de groeiopgaven van de regio te verknopen met mobiliteitsbeleid. Er werd geconstateerd dat een samenhangende multimodale aanpak nodig is om de regio bereikbaar te houden en gezond leven in een stedelijke regio mogelijk te maken. Met dit mobiliteitsplan leveren we daaraan als gemeente Utrecht een bijdrage. Het aanscherpen van ambities en keuzes van de gemeentelijke ambities is slechts een eerste stap om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen.

Rijk en regio zijn actief betrokken bij dit plan, maar er wordt ook al op verschillende vlakken samengewerkt. Niet alleen met mede-overheden bij fysieke projecten, onderzoeken en programma's, maar ook met werkgevers op het gebied van mobiliteitsmanagement, met ontwikkelaars bij gebiedsontwikkelingen en met maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen zoals de Universiteit Utrecht op tal van onderwerpen. Die samenwerking is en blijft onverminderd nodig. Zo worden spoor-projecten (hoofdrailnet) niet door de gemeente, maar door ProRail in opdracht van het Rijk gerealiseerd en meestal ook bekostigd. De gemeente voert dan vooral een lobby om deze projecten, al of niet in samenhang met samenhangende, meer lokale maatregelen, bij het Rijk te laten besluiten en programmeren. Op korte termijn is het van belang om gewenste maatregelen in het landelijke programma Toekomstbeeld OV te agenderen. Meer regionale projecten met zowel een regionaal als Rijksbelang worden meestal gezamenlijk verkend, besloten en bekostigd in de rijk-regio-samenwerking van het programma U Ned. De gemeente is deelnemer in deze samenwerking van Rijk, provincie, gemeente Utrecht en U10. Na gezamenlijke besluitvorming kan de realisatie door een van de partners uitgevoerd worden. In deze categorie van projecten zitten de grotere OV-projecten, maar ook het gezamenlijk organiseren van P+R's. Voor bekostiging staan partijen ook gezamenlijk aan de lat. Het uitwerken en realiseren van regionale maatregelen op het gebied van fiets en openbaar vervoer gebeurt in samenwerking met provincie en omliggende gemeenten. Deze samenwerking vindt altijd plaats vanuit eigen verantwoordelijkheden van de betrokken organisaties, maar met een groot gezamenlijk belang om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor inwoners én bezoekers.



Fietsenstalling station Utrecht Centraal

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het mobiliteitsplan

Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar moet bijdragen 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. Met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel VRU zijn de kwantitatieve effecten van de maatregelen uit de stappen 1 tot en met 5 in beeld gebracht. De berekeningen zijn uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Daarnaast is onderzocht wat de effecten op enkele specifieke situaties in de stad zijn.





Kruising Vredenburg



Resultaten op waarde schatten

De resultaten van de doorrekening met het verkeersmodel geven een indicatie van de mogelijke effecten van de maatregelen die zijn doorgerekend. Om deze resultaten op waarde te kunnen schatten is het van belang om het volgende in beschouwing te nemen:

- **We maken een prognose voor 2040. Dat is 20 jaar van nu. Het model baseert de effecten echter voor een belangrijk deel op het gedrag van mensen uit 2015 en eerder. Er is echter geen zekerheid dat die ontwikkeling van het gedrag op een zelfde wijze doorgaat.**
- **Het model berekent een moment in de toekomst, op basis van uitgangspunten voor allerlei aspecten die mobiliteitskeuzen bepalen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met effecten van gebeurtenissen onderweg, zoals een economische crisis of Corona.**
- **De nauwkeurigheid en het detailniveau van de maatregelen die we hebben doorgerekend, maakt het mogelijk om conclusies op stedelijk niveau te trekken. Het is echter niet mogelijk om conclusies op weg- of buurtniveau te trekken.**
- **Het verkeersmodel rekent grotendeels met het gedrag van een gemiddelde Nederlander. In de praktijk maakt echter niet iedereen dezelfde afweging. Dit geldt onder andere voor de voorkeuren voor een vervoerwijze, maar ook voor een routekeuze.**

Desalniettemin denken wij de effecten van het verkeersmodel in grote lijnen, zeker op stedelijke schaal, wel een goede indicatie geven van de ontwikkeling van de mobiliteit. Denk aan een groei of afname van het gebruik van een vervoerwijze.

10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel

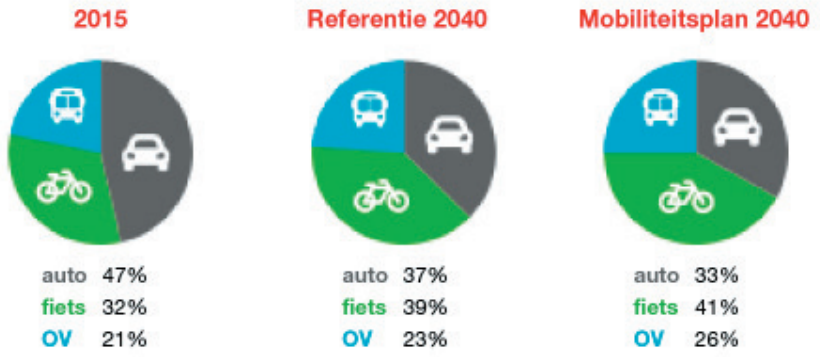
De berekeningen naar de effecten van het Mobiliteitsplan hebben plaatsgevonden met het gemeentelijke verkeersmodel VRU. Als eerste is een referentiesituatie 2040 opgesteld. Hierin is het gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit en verstedelijking gebruikt om een prognose te maken van hoeveel mensen met welke vervoerwijze in 2040 van welke herkomst naar welke bestemming reizen. Hierbij is rekening gehouden met (inter)nationale ontwikkelingen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Plan Bureau (CPB) hebben beschreven in de WLO-scenario's[20]. In hoofdstuk 2 zijn de opgaven en knelpunten van deze referentiesituatie beschreven. Vervolgens is het beschreven beleid van het mobiliteitsplan zoals gepresenteerd in de hoofdstukken 4 tot en met 8 in het verkeersmodel vertaald en doorgerekend. De effecten van dit beleidsscenario worden in dit hoofdstuk gepresenteerd. Hierbij is een berekening van stap op stap van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak uitgevoerd.

[20] WLO: scenario's voor Welvaart en Leefomgeving. Voor het mobiliteitsplan is uitgegaan van het scenario 'hoog' dat het beste aansluit bij de verwachte verstedelijkingsopgave waarmee de RSU rekening houdt. Ook het programma U Ned neemt dit scenario als uitgangspunt.

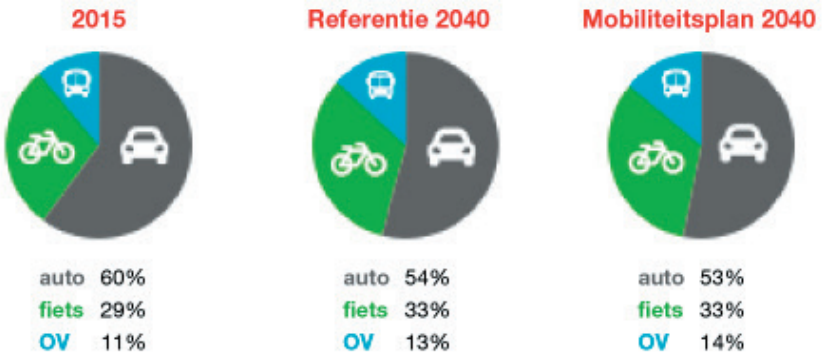
10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen

Verschuiving in de balans tussen vervoerwijzen richting fiets

Naast een groei in het aantal verplaatsingen, zal in de toekomst ook de balans in het gebruik van vervoerwijzen veranderen. In 2015 verzorgt de auto circa 47% van alle van alle verplaatsingen van ofnaar Utrecht, de fiets circa 32% en het openbaar vervoer circa 21%. Dankzij reeds genomen besluiten, maar zonder de maatregelen van het Mobiliteitsplan zou het aandeel van de auto tot 2040 afnemen naar circa 37% volgens het verkeersmodel. Het aandeel fiets zou stijgen naar circa 39% en het aandeel openbaar vervoer zou toenemen tot circa 23%.
De maatregelen (het totaal van de 5 stappen) van het Mobiliteitsplan hebben invloed op het gebruik van de beschikbare vervoerwijzen. Volgens de analyses daalt het aandeel van de auto verder tot 33%, het aandeel fiets stijgt door tot 41% en het aandeel openbaar vervoer stijgt tot 26%. Dit laatste is het resultaat van enerzijds een deel van de automobilisten dat kiest voor het openbaar vervoer, terwijl ook een deel van de openbaar vervoerreizigers kiest voor de fiets. Het openbaar vervoer gaat dus meer concurreren met de auto en minder met de fiets, wat netto leidt tot een groei van het OV-gebruik.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



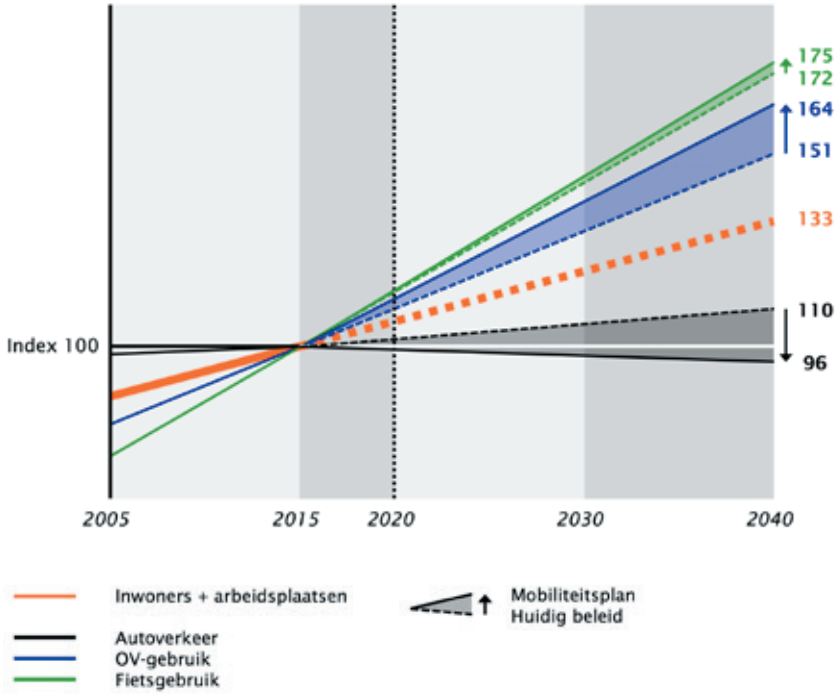
Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

Gebruik van vervoerwijzen varieert per gedeelte van de stad

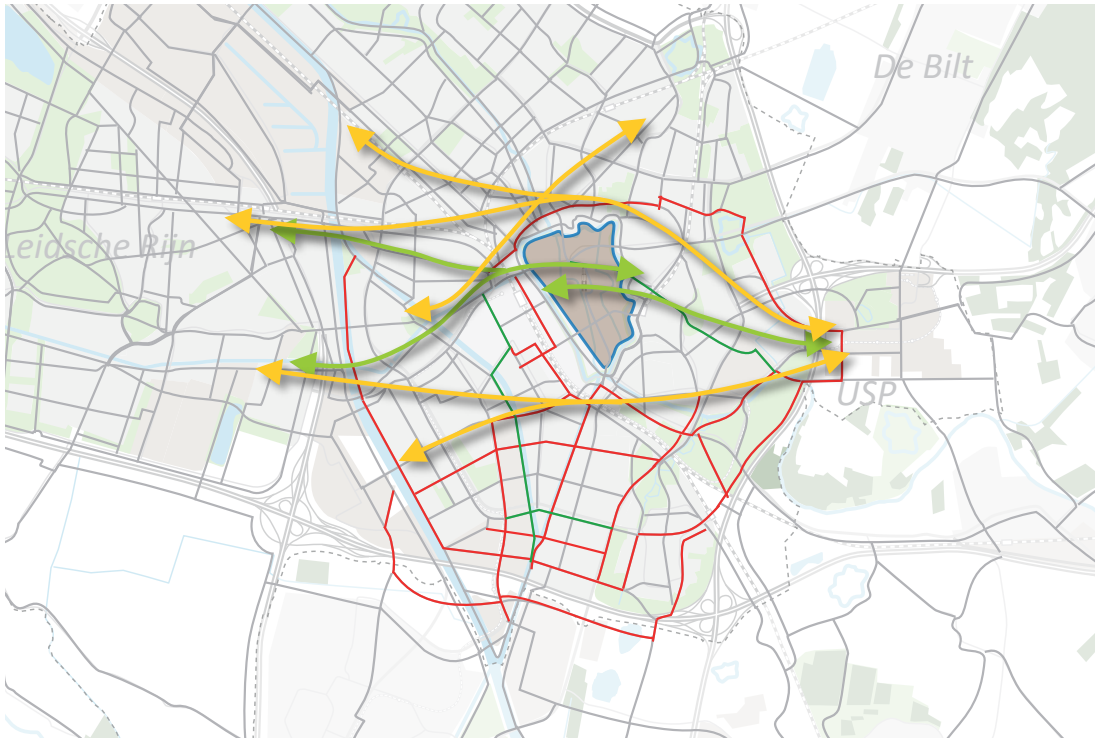
De balans tussen de verschillende vervoerwijzen verschilt sterk per type gebied in de stad. De maatregelen in het Mobiliteitsplan zorgen volgens de analyses in elk van de gebieden voor een verschuiving richting fiets en openbaar vervoer, ten koste van het autoverkeer:

- Van alle verplaatsingen van/naar de binnenstad stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 49% (2015) naar circa 55% (2040), het aandeel openbaar vervoer daalt iets van circa 33% naar circa 31%. De verschuivingen gaan ten koste van het aandeel autoverkeer: van circa 18% daalt dit naar circa 14%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de 5 grootste kantorenlocaties stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 30% (2015) naar circa 45% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 25% naar ongeveer 28% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 45% naar circa 27%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de wijken ten oosten van de A2 stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 32% (2015) naar circa 40% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 20% naar circa 23% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 48% naar circa 37%.
- Van alle verplaatsingen van/naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 29% (2015) naar circa 33% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 11% naar circa 14%. Het aandeel autoverkeer daalt van circa 60% naar circa 53%.

10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad



Figuur: Effecten mobiliteitsplan op groei vervoerwijzen (aantal ritten in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern)



Hoofdfietsroute

Toename door gewijzigde routekeuzes

Afname door gewijzigde routekeuzes

Fietsroute logischerwijs door de binnenstad

Fietsroute logischerwijs om de binnenstad (Om de Noord of Om de Zuid)

De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Spreiding fietsverkeer en aangepaste fietsroutes tussen wijken

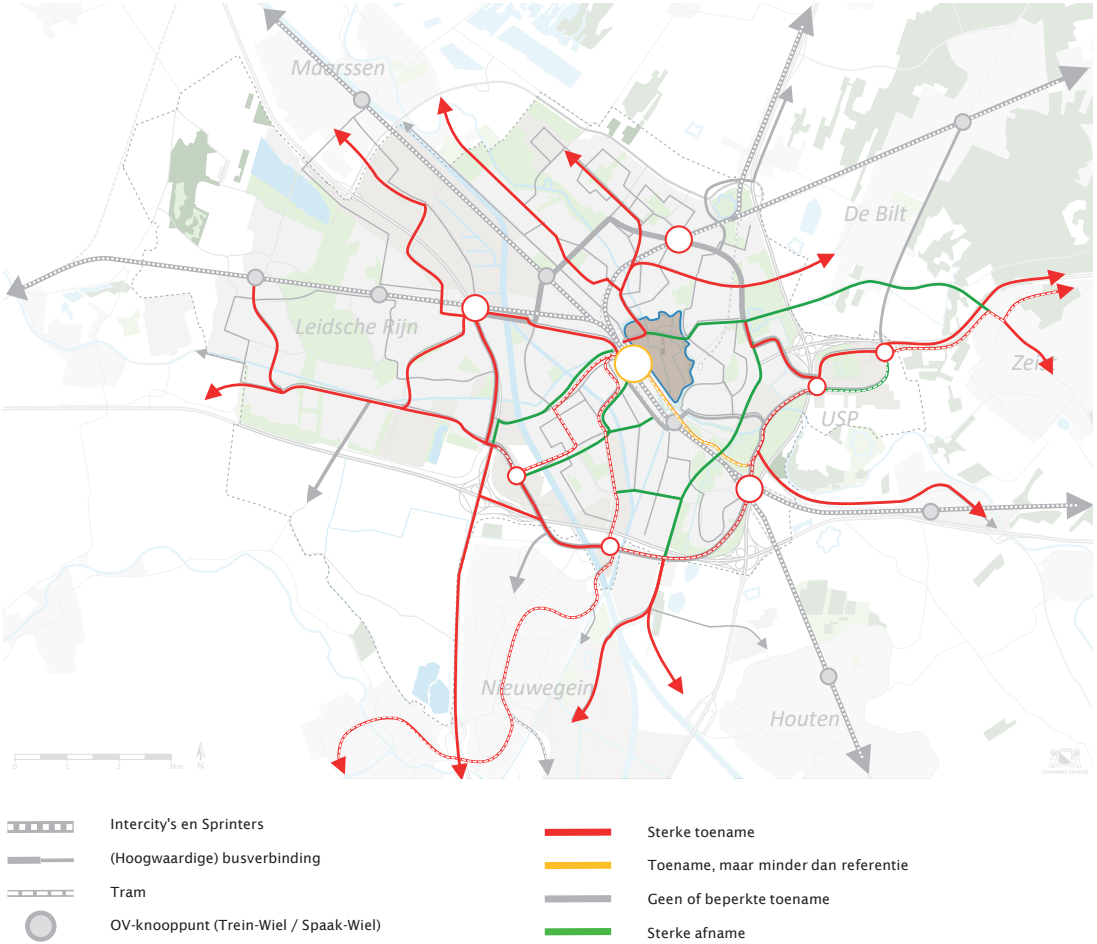
De maatregelen van het mobiliteitsplan leiden tot een afname van de mobiliteit (ten opzichte van de referentie zonder maatregelen, de mobiliteit blijft groeien ten opzichte van 2015) en tot een verschuiving van het gebruik van de auto naar gebruik van de fiets en OV. De afname van de mobiliteit komt vooral door het thuiswerken. De verschuiving van auto naar fiets en OV is een totaal effect van de 5 stappen van de mobiliteitsaanpak. Hierdoor groeit de fiets nog iets harder dan in de referentie (75% in plaats van 72%). De extra groei van de fiets is beperkt, omdat de fiets in de referentie al veel marktaandeel heeft gewonnen ten gevolge van het door de gemeente reeds ingezette beleid. OV groeit flink harder dan in de referentie (64% in plaats van 51%), vooral doordat veel reizigers de overstap maken van auto naar OV op de P+R (in dat geval is de OV-rit meegeteld omdat deze in Utrecht aankomt of vertrekt). De verbetering van het OV (en dus de groei in het OV) gaat ook deels ten koste van de fiets, vooral op die corridors met een sterke verbetering. Dit vindt ook andersom plaats op corridors waar het OV niet verbetert en de fiets wel. Het autogebruik neemt af tot een niveau lager dan in 2015. Dat betekent dat in de stad het autoverkeer niet drukker wordt, ondanks de grote groei van inwoners en banen.

Het fietsverkeer groeit verspreid over de stad

Het fietsverkeer in de stad groeit ten opzichte van 2015 gemiddeld met ruim 70%. Dat betekent dat op drukke plekken het aantal fietsers meer dan verdubbelt. Dit is op veel plekken in de stad geen probleem, maar op sommige plekken wordt het zonder spreiden erg druk, met name rond het Centraal Station en op de binnenstadsas. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum kunnen we de hoeveelheid fietsers op de binnenstadsas ongeveer op het huidige niveau houden. Daarvan zijn in 2040 relatief meer fietsers die in de binnenstad of het stationsgebied moeten zijn. Een ander deel van de groei van de fiets verschuift richting de stations Overvecht, Leidsche Rijn Centrum en vooral Lunetten-Koningsweg. In het stationsgebied vindt ook spreiding plaats doordat meer fietsers gebruik maken van de Daalsetunnel in plaats van de Seijpesteijntunnel. Tevens maken fietsers uit Zuidwest meer gebruik van de nieuwe Nicolaas Beetstunnel om naar de Stationspleinstalling te gaan in plaats van via het Smakkelaarsveld.

Groei van het OV vooral via het wiel

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. Daar waar in 2015 nog bijna tweederde van alle OV-reizen via Utrecht Centraal gaat, daalt dit door het Wiel met Spaken tot de helft. De Uithoflijn wordt iets rustiger, waardoor de druk op het tramstation bij Utrecht Centraal afneemt. Het aantal OV-reizigers op de binnenstadsas neemt door verschuiving naar de Uithoflijn en de route via de Oudenoord af tot iets minder dan 10.000 (bestemmings)reizigers, ongeveer een kwart van het huidige gebruik. De spaken naar Papendorp, Westraven, Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en De Bilt groeien met 20-100%, deels ten gevolge van reizigers uit P+R's, deels omdat er meer mensen wonen en werken in het stationsgebied (bestemmingsreizigers).



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Groei OV-gebruik

Wel of geen Intercity-stop op station Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum

Het Wiel met Spaken is het meest aantrekkelijk indien een deel van de Intercity's die hier langs rijden, halteert op deze stations. Indien er alleen frequente Sprinters op deze stations halteren, dan werkt het principe van Wiel met Spaken nog steeds, maar wordt Utrecht Centraal minder ontlast, zowel wat betreft in- en uitstappers, fietsers als bus- en tramreizigers.

Station	Verwachte in+uitstappers Intercity-stop	Verwachte in+uitstappers zonder Intercity-stop
Utrecht Centraal	209.000	222.000
Lunetten-Koningsweg	70.000	31.000
Overvecht	17.000	14.000
Leidsche Rijn (Centrum)[21]	11.000	5.000

[21] De officiële naam van dit station is station Utrecht Leidsche Rijn

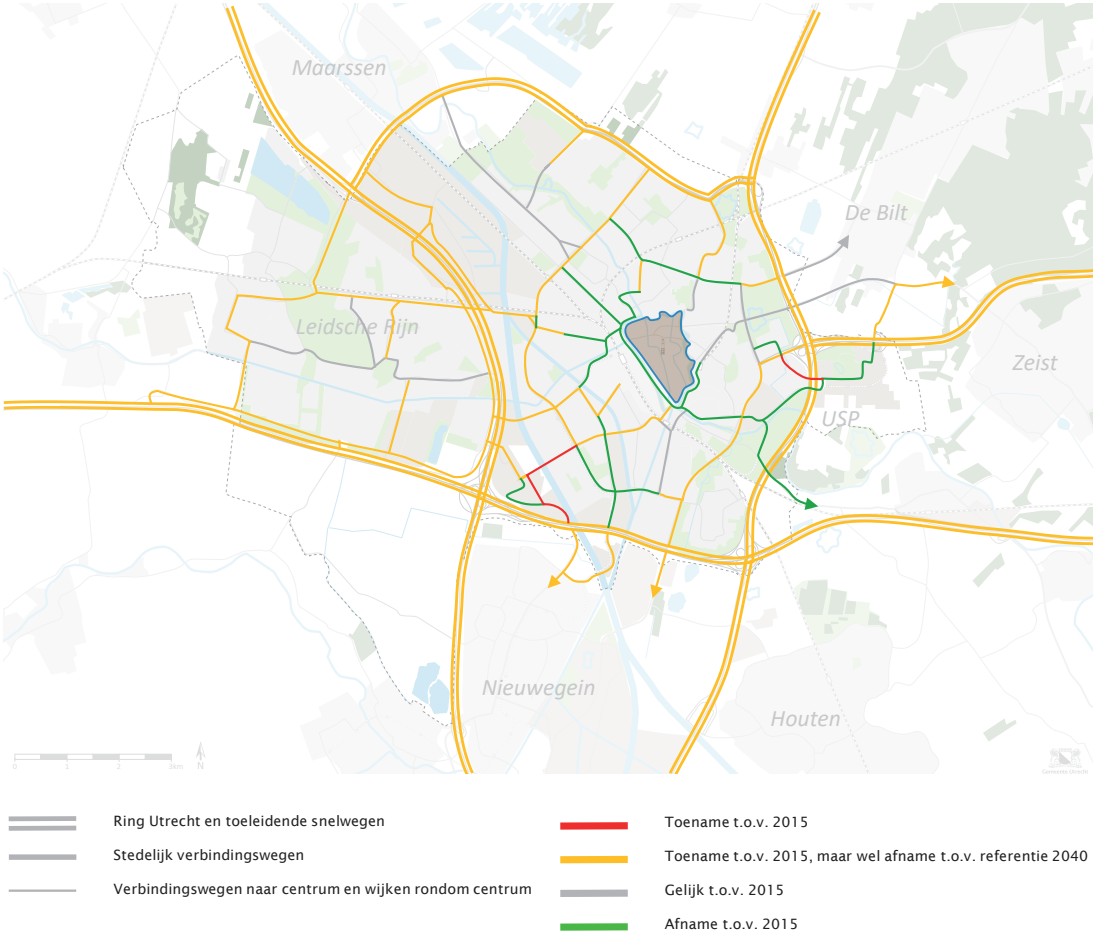
De verkeersdrukte op stedelijke verbindingswegen blijft beheersbaar

De uitgevoerde analyses zijn gericht op het schaalniveau van de hele stad. Daarnaast zijn indicatieve uitspraken mogelijk op het schaalniveau van verbindingen. Binnen de stad komt de autoverkeersdrukte verhoudingsgewijs meer bij de invalsroutes te liggen en minder bij de stedelijke verbindingswegen dieper in de stad. Dieper in de stad zijn, ook in het hoge scenario, absolute afnames te zien van de autoverkeersdrukte.

Op de snelwegen neemt het autoverkeer ten opzichte van 2015 toe. Doordat fiets en OV relatief vaker gebruikt worden om van en naar Utrecht te reizen en door P+R minder auto's de stad in rijden, wordt de groei 3 tot 5% minder groot dan zonder maatregelen (oranje). De groei op de snelwegen wordt dan ook voornamelijk veroorzaakt door doorgaand en regionaal verkeer dat geen herkomst- of bestemming in Utrecht heeft. Ook voor veel stedelijke verbindingswegen (zoals de westelijke stadsboulevard en de Waterlinieweg) geldt dat het autoverkeer ten opzichte van 2015 wel iets toeneemt, maar niet zoveel als zonder de maatregelen van het mobiliteitsplan. De wegen langs het centrum worden rustiger ten opzichte van 2015 (groen), evenals de wegen in het Utrecht Science Park, omdat daar vrijwel alleen nog bestemmingsverkeer rijdt. De Europalaan (groen) wordt rustiger door het introduceren van een relatief snellere route naar Kanaleneiland via Papendorp (rood). Door de autoluwe campus in het Utrecht Science Park wordt het eerste deel van de Archimedeslaan drukker, omdat daar een deel van het parkeren van het Utrecht Science Park wordt gerealiseerd. Door een directe aansluiting van die parkeervoorziening op het (in 2040 voormalige) uiteinde van de A28, leidt dit niet tot meer verkeer in Rijnsweerd-Noord, zelfs minder.



Snelweg A12



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Verandering drukte autoverkeer

Perspectief voor geluid en luchtkwaliteit

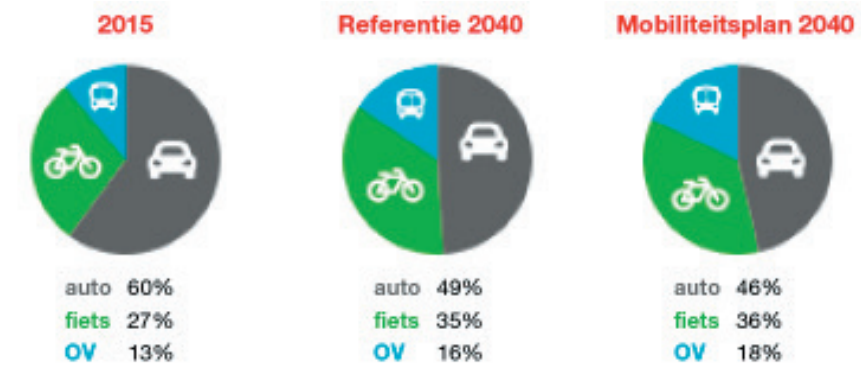
Het mobiliteitsplan leidt in grote lijnen tot een afname van het autoverkeer, vooral in kwetsbare gebieden. Hiermee zal, samen met het verschonen van het wagenpark, de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Naast minder autoverkeer zal de vormgeving van stedelijke verbindingswegen als stadsboulevard zorgen voor lagere snelheden. Zo zijn grote woongebieden in de stad verzekerd van een goed akoestisch leefklimaat. Waar dat nodig is, gaat de stad door met het aanbrengen van geluidsisolatie aan de gevel. Ook het gebruik van stiller asfalt is een mogelijke maatregel. Wellicht zijn door technische innovatie de komende 20 jaar grotere effecten te behalen.

Effecten op klimaat: CO2

De maatregelen in het mobiliteitsplan leiden tot een verschuiving naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit). Binnen de stad blijft de automobiliteit gelijk en het doorgaande verkeer op de ring toont een lichte groei. Door de toename van het aantal elektrische voertuigen (auto, OV en bestelverkeer) verminderen de CO2 emissies. Onduidelijk is hoe snel het aandeel elektrische voertuigen dan toeneemt. Afgesproken is dat het OV in 2040 volledig elektrisch rijdt. Bovendien sturen we op schone (bouw) logistiek. Voor personenauto's gaan we uit van een aandeel van 30% elektrische auto's in 2040. Door een groter aandeel elektrisch en geen groei van het autoverkeer dragen we bij aan de klimaatdoelstellingen.

10.4 Betekenis voor de regio Utrecht

Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit de regio (15 gemeenten rondom Utrecht[22]). 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. Het aantal verplaatsingen tussen deze gemeenten en Utrecht neemt tussen 2015 en 2040 toe met 28% (ongeveer 100.000 verplaatsingen).
De mobiliteitsaanpak van de gemeente Utrecht heeft dan ook een grote invloed op de mobiliteit van de gemeenten in de regio. Ook voor deze gemeenten leidt dit tot een verschuiving in het gebruik van de vervoerwijzen fiets, OV en auto.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split verplaatsingen tussen U16 en Utrecht)

Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto

Om gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen te bewerkstelligen zetten we ook regionaal in op het verminderen van de auto-afhankelijkheid. Met behulp van de 5 stappen uit dit mobiliteitsplan bereiken we daarmee dat het aandeel regionale autoverplaatsingen afneemt ten gunste van OV en fiets.

De doorontwikkeling van het regionale fietsnetwerk en een daarop afgestemd fijnmazig netwerk van fietsverbindingen in de stad zorgen voor aantrekkelijkere verbindingen en routemogelijkheden tussen de woon- en werkgebieden in de stad en regio. Daarmee is de fiets voor veel regionale verplaatsingen een volwaardig alternatief voor de auto en neemt het aandeel fiets toe.

Het Wiel met Spaken concept is een gezamenlijk product van de provincie, regio en gemeente Utrecht. De benodigde infrastructuur van de wiel- en spaakverbindingen ligt voor het grootste deel in de gemeente Utrecht, maar zowel stad als regio profiteren van de kwaliteitssprong in het OV. De in dit mobiliteitsplan gemaakte uitwerkingsslag van het Wiel met Spaken concept zorgt voor betrouwbaardere verbindingen en snellere, in veel gevallen rechtstreekse verbindingen vanuit de regio via het wiel naar de belangrijke bestemmingen in de regio, waardoor het OV-gebruik vanuit de regio toeneemt.

[22] Dit zijn de gemeenten De Bilt, Zeist, Bunnik, Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Woerden, Stichtse Vecht, De Ronde Venen, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Vijfheerenlanden, Montfoort, Oudewater en Lopik.

Binnenstedelijke ontwikkeling zorgt voor een toename van het fiets- en OV-gebruik, doordat mensen die van en naar hoogstedelijke gebieden reizen vaker kiezen voor de fiets en het OV. Daarmee worden investeringen in fiets- en OV-verbindingen beter benut en zijn bijvoorbeeld frequentieverhogingen van regionale bussen en treinen mogelijk. Het OV-systeem met wiel en spaakverbindingen biedt ruimte om de regionale groei opgaven wonen en werken aan te koppelen. Een hoger aandeel fiets en OV zorgt ervoor dat het aantal autoverplaatsingen afneemt, waardoor ook de druk op de ring Utrecht afneemt. Met P+R locaties in de regio neemt deze druk op de ring Utrecht verder af, waardoor de Ring een betere doorstroming biedt voor autoverkeer dat geen alternatief heeft. Ook bieden deze P+R locaties (als onderdeel van de multimodale reis) kansen om de fiets- en OV-verbindingen tussen stad en regio verder te versterken. Voorzichtige inschatting is dat vanuit de regio ongeveer 2 tot 3% van de verplaatsingen tussen stad en regio een aantrekkelijk alternatief via deze P+R locaties geboden kan worden. Dit komt neer op 10.000 tot 15.000 reizen per dag.

Om de voordelen van P+R in de regio te verzilveren en te voorkomen dat parkeerbeleid in de stad leidt tot ongewenst parkeren in de omliggende wijken (in stad en regio) werken we met rijk en regio samen in het programma U Ned aan een regionale parkeerstrategie.

10.5 Analyse en sturing per stap

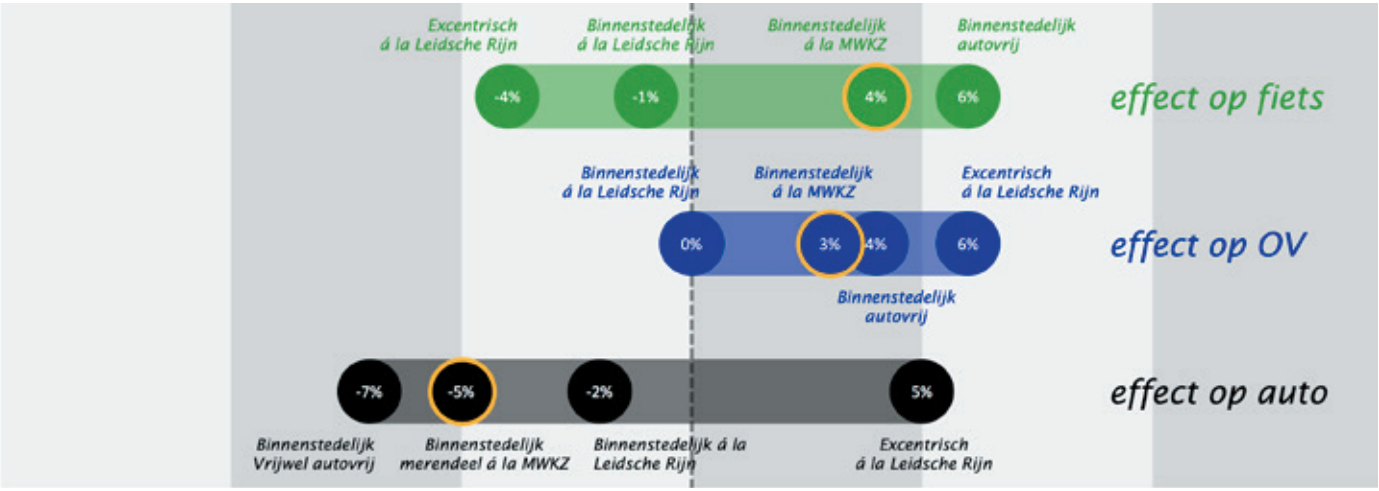
De hiervoor beschreven effecten zijn de totaaleffecten van de beleidsmaatregelen van de stappen 1 tot en met 5. Hier brengen we de effecten per stap in beeld. Tevens geven we aan wat de effecten kunnen zijn indien andere keuzes per stap worden gemaakt. Dit is relevant omdat we een eindbeeld voor 2040 schetsen, terwijl er de komende 20 jaar nog diverse ontwikkelingen zich kunnen voordoen, waardoor de ontwikkeling van de mobiliteit anders zal verlopen. Het is dan belangrijk om bij te kunnen sturen. Tevens kunnen andere accenten worden gelegd per stap om hetzelfde totaaleffect te bereiken. Indien bijvoorbeeld thuiswerken een structureel grotere rol gaat spelen dan waar nu op in wordt gezet, dan is het minder nodig om met Slim sturen de verkeersstromen in de spits te beïnvloeden.



Stap 1: Slim bestemmen

De variabelen binnen de stap Slim bestemmen zijn:

- **Waar bouwen?** Het ontwikkelen van wonen en werken binnenstedelijk en bij OV-knooppunten of meer excentrische stadsuitleg zoals Rijnenburg.
- **Welk profiel?** Mobiliteitsprofiel bij nieuwbouw: klassiek volgens ROW-normen (á la Leidsche Rijn) of merendeel ontwikkelingen autoluw à la Merwedekanaalzone (vooral bouwen bij knooppunten zoals in A-zone) of merendeel bouwen zonder auto (á la Het Platform) of wisselend een van deze profielen per ontwikkeling (zowel bouwen volgens A, B- en C-zone).



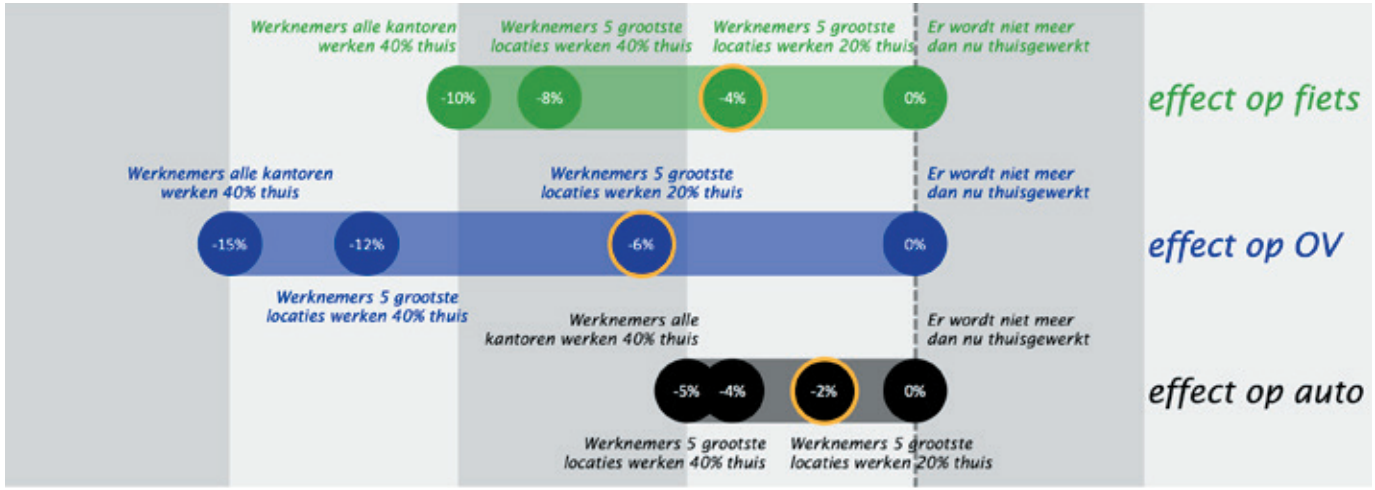
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 1 Slim bestemmen. De bolletjes met de geel-oranje rand geven de effecten weer zoals die zijn doorgerekend op basis van het beleid van dit Mobiliteitsplan en die onderdeel zijn van de hiervoor gepresenteerde totaaleffecten. De percentages betreffen een effect op de hoeveelheid verplaatsingen van elke vervoerwijze ten opzichte van de referentie zonder maatregelen uit het mobiliteitsplan.



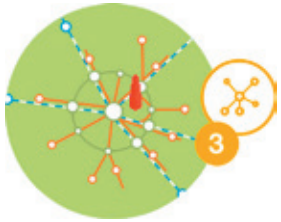
Stap 2: Anders reizen

De variabelen binnen de stap Anders reizen zijn:

- **Wie werken thuis?** Alleen werknemers van de 5 grote kantoren-locaties of alle werknemers met kantoorbaan of ook werknemers in andere beroepen (deels).
- Hoeveel thuiswerken? Op de drukste dagen werkt 40% van al deze werknemers thuis of idem 20% of thuiswerken is in 2040 niet meer mogelijk/zinvol.



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 2 Anders reizen. Andere maatregelen zoals 10% van de werknemers van kantoren reist buiten de spits heeft alleen een spitseffect of 70% studenten reist buiten de spits (vooral spitseffect, relevant voor capaciteit OV en fietsnetwerk) hebben geen invloed op het gebruik per vervoerwijze per dag en kunnen niet weergegeven worden in deze figuur.

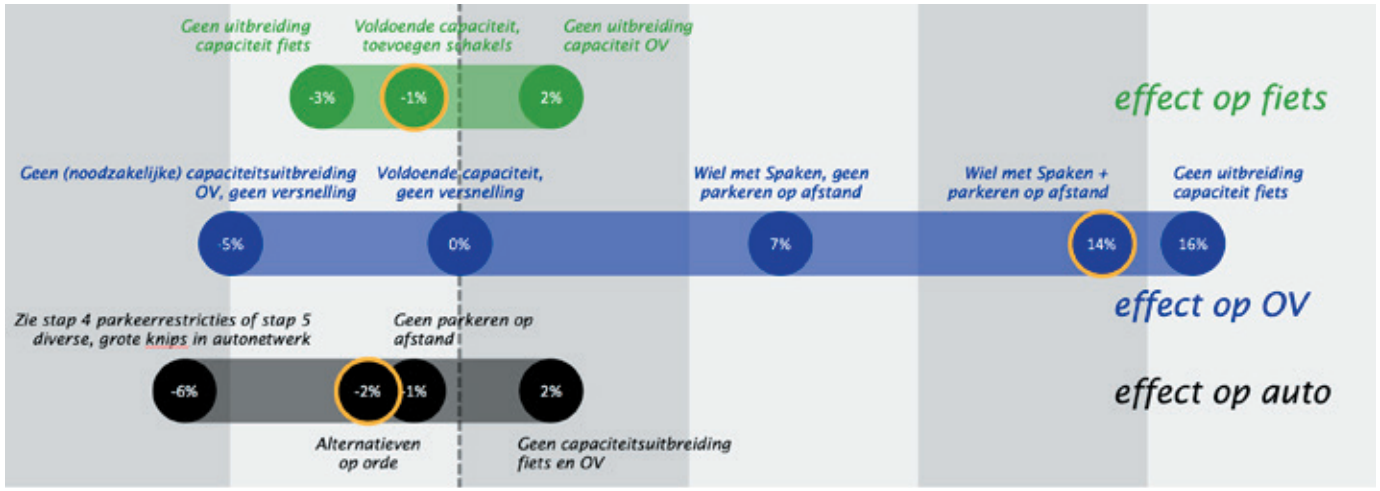


Stap 3: Netwerken op orde

De variabelen binnen de stap netwerken op orde zijn:

- **Uitbreiden fietsnetwerk:** Meer of minder nieuwe verbindingen, vooral via nieuwe bruggen en tunnels. Meer of minder spreidingseffect.
- **Uitbreiden OV-netwerk Wiel met Spaken:** Meer of minder reistijdwinst, meer of minder capaciteitsuitbreiding, meer of minder P+R-gebruik.
- **Netwerk van P+R:** wel/niet/meer/minder inzetten op P+R
- Geen uitbreiding capaciteit autonetwerk: alternatieven meer of minder aantrekkelijk, meer of minder knips, wel of niet capaciteitsuitbreiding.

De maatregelen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 6 Netwerken op orde voor fiets, OV en auto zijn doorgerekend en de effecten daarvan weergegeven door middel van de oranje bollen, oftewel uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk, het Wiel met Spaken (met Intercity-bediening van de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn) en P+R in de regio ten behoeve van de multimodale reis. Multimodale reizen zijn als OV- of fietsrit meegeteld.



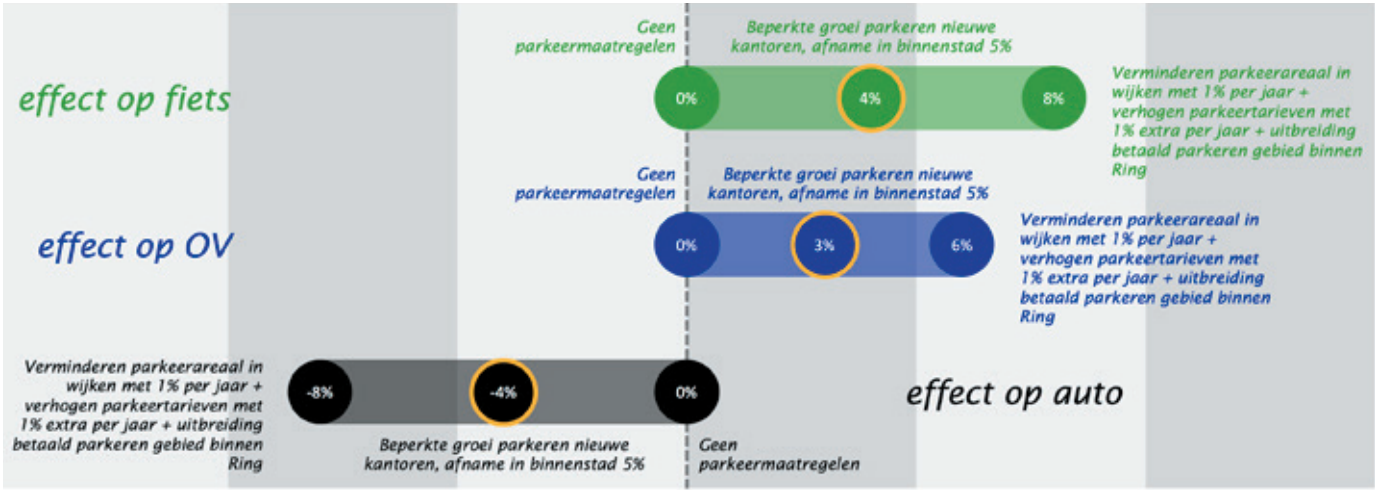
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 3 Netwerken op orde



Stap 4: Slim parkeren

De variabelen binnen de stap Slim parkeren zijn:

- **Beperken aantal extra parkeerplaatsen** bij bestemming: minder of geen uitbreiding aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoren.
- **Uitbreiden gebied betaald parkeren:** verdere uitbreiding op basis van draagvlakmeting, in en rondom grote gebiedsontwikkelingen (zoals Merwedekanaalzone) of naar alle wijken ten oosten van de A2.
- **Verhogen parkeertarieven:** conform inflatie, vergelijkbare verhoging als afgelopen jaren of meer dan een vergelijkbare verhoging als in afgelopen jaren.



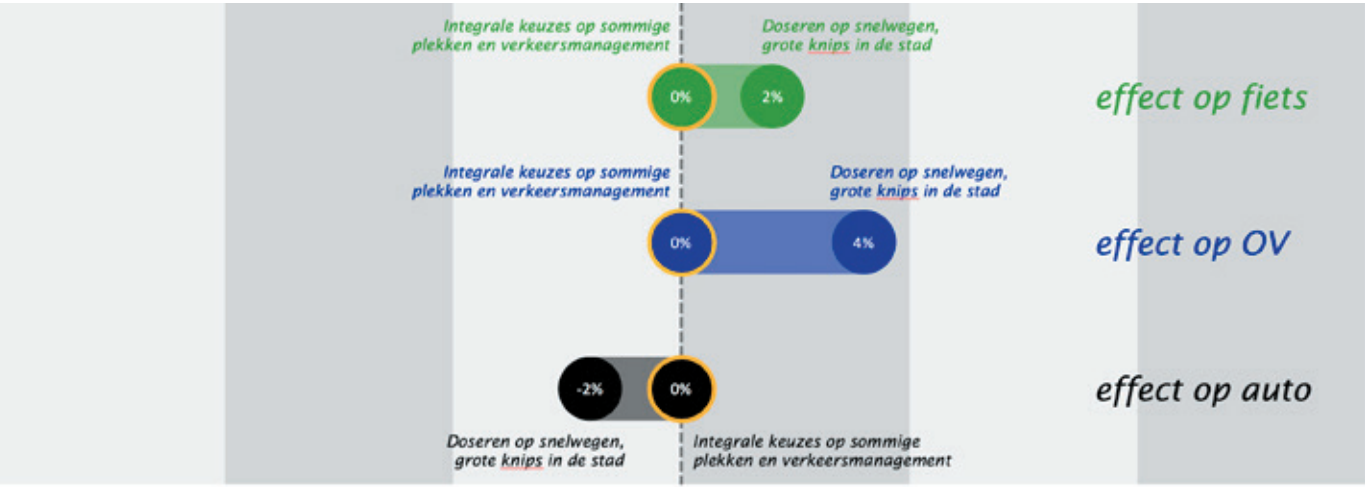
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 4 Slim parkeren



De Stap 5: Slim sturen

De variabelen binnen de stap Slim sturen zijn:

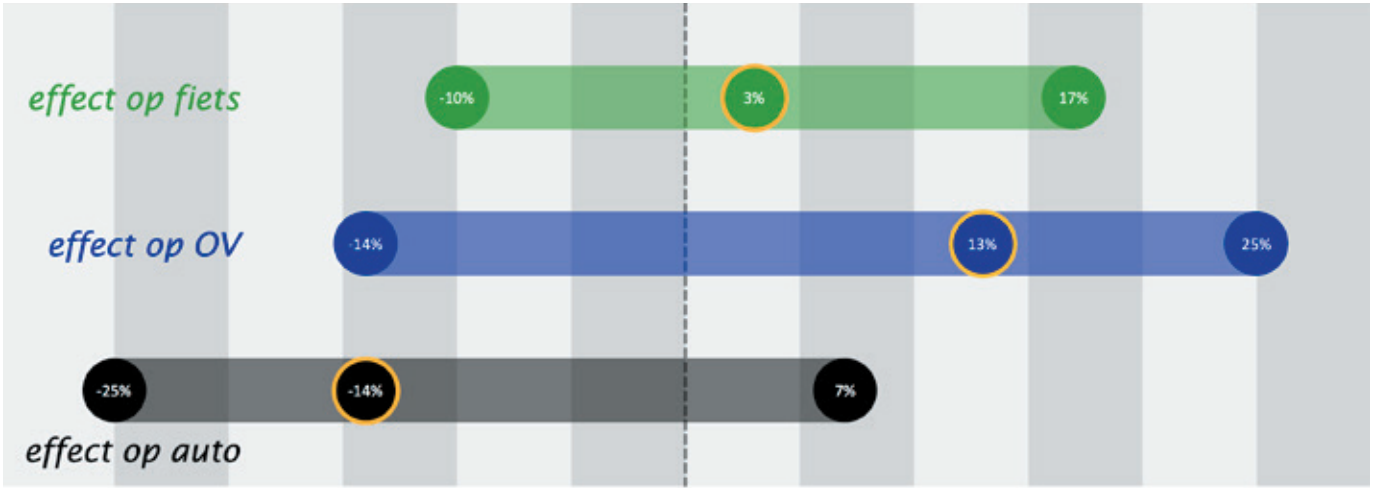
- **Verkeersmanagement:** dit heeft geen invloed op omvang van vervoerstromen, alleen op de routes
- **Integrale keuzes tussen modaliteiten:** fiets en OV ruimte geven, soms ten koste van ruimte auto
- **Doseren op snelwegen:** autoverkeer deels tegenhouden op snelwegen naar Utrecht om hoeveelheid autoverkeer op de Ring Utrecht te begrenzen
- **Vertragen autoverkeer:** knips, snelheidsverlagingen en geen uitbreiding van de Ring Utrecht



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 5 Slim sturen

Als alle effecten en variabelen bij elkaar worden opgeteld, dan ontstaat de bandbreedte in de volgende figuur. Deze effecten betreffen het gemiddeld gebruik van vervoerwijzen voor de gehele stad (deel ten oosten van de A2). De paragrafen hiervoor beschrijven de effecten op andere doelen van het Mobiliteitsplan of lokale effecten.

De effecten van de bolletjes met de oranje cirkels corresponderen met de eerder in de dit hoofdstuk gepresenteerde grafiek en deeleffecten



Figuur: Variabelen en effecten voor de vijf stappen gesommeerd

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten

Met het mobiliteitsplan kiest de gemeente voor een transformatie van het verkeerssysteem met een multimodale systeemsprong. Dit leidt tot betere prestaties op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Monitoring laat zien wat de effecten van beleid zijn. Maar ook is het een essentieel instrument in de aansturing. Op basis van de resultaten uit de monitoring kan van jaar tot jaar gevolgd worden hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. Dit maakt het mogelijk om niet nu al vast te stellen welke maatregelen we tot 2040 hoeven te nemen. Dat kan ook eigenlijk niet, omdat er nog veel onzekerheden en onverwachte gebeurtenissen zijn. Zo had niemand bij het vaststellen van het mobiliteitsplan in 2016 de Coronacrisis voorspeld en weet ook nog niemand op dit moment wat de structurele gevolgen van de Corona-maatregelen op mobiliteit zijn, net zo min als de effecten van elektrische of automatische voertuigen. Het kunnen bijsturen van de beleidsinzet (investeringen in OV en fiets, parkeertarieven, verkeersmanagement) is dan ook nodig om effectief om de doelstelling van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen te bereiken. Ook geldt dat als het beleid op de stappen 1, 2 en 3 succesvol blijkt, er minder inzet op de stappen 4 en 5 nodig is.



OV-fietsen in fietsenstalling



Tot slot is het monitoren van de mobiliteit een voorwaarde voor het doeltreffend ‘sturen van verkeersstromen’ (hoofdstuk 8). Monitoren kan met traditionele methoden, maar de gemeente zal daarnaast ook steeds meer nieuwe (soms experimentele) technologieën inzetten.

Welke indicatoren gaan we monitoren

Belangrijk is om de juiste indicatoren te monitoren zodat de juiste beslisinformatie beschikbaar komt. De volgende indicatoren willen we in beeld brengen:

a. Ontwikkeling modal split: aandeel lopen, fietsen, OV-gebruik en autogebruik (gemeente, stadsdelen, intern, extern, economische kerngebieden en ontwikkellocaties).
b. In- en uitgaande pendel: omvang per modaliteit van reizigers met herkomst en/of bestemming in Utrecht, vooral in relatie wonen-werken.
c. Multimodaal reizen: gebruik van P+R, knooppunten en hubs, reistijden van en naar die knooppunten, tevredenheid.
d. (Geen) groei autoverkeer: tellingen op belangrijkste stedelijke hoofd-wegen, maar ook op de snelwegen en aansluitingen.
ook op de snelwegen en aansluitingen.
e. Gebiedsvreemd verkeer: aandeel gebiedsvreemd autoverkeer binnen gebied stadsboulevard (van stedelijke ring naar stedelijke ring), maar ook de herkomsten en bestemming. Ook voor delen van stedelijke ring.
f. Doorstroming op de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU: metingen Rijkswaterstaat, Provincie Utrecht en gemeente Utrecht in gemiddelde snelheid en/of file-uren.
g. Parkeergebruik: aantal parkeerplaatsen, parkeerdruk, zowel op openbare plekken als ook private parkeerplekken.
h. Verkeersveiligheid: snelheidsmetingen en rapportcijfers verkeers veiligheid per wijk en ongevallenregistratie.
i. Leefbaarheid: rapportcijfers over inwonerstevredenheid.
j. Faciliteren groei fietsverkeer: drukte op fietsnetwerk, gebruik fietsenstallingen, zowel in gebouwde stallingen als op straat.
k. Ontlasten Utrecht Centraal: in/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot voorstadstations.
l. Groei OV faciliteren: bezettingscijfers op drukke OV-corridors, zowel trein, tram als bus.
m. Deelmobiliteit: ontwikkeling aanbod en gebruik diverse vormen van deelmobiliteit (in stad, per wijk).
n. Mobiliteit voor iedereen: meten toegankelijkheid van stoepen, voorzieningen en openbaar vervoer, loopafstanden naar haltes en stations, toegang tot een (deel)fiets, beschikbaarheid reisinformatie (gemiddeld, per wijk).
o. Schoon goederenvervoer: het aandeel in de goederenstromen in, van en naar Utrecht die per schoon goederenvervoer (Zero Emissie) wordt vervoerd.
p. Thuiswerken: via werkgevers en CBS ontwikkeling thuiswerken, bij voorkeur per beroepsgroep.

De gemeente gaat werken aan het beschikbaar krijgen van de juiste data om deze indicatoren te vullen. Deze informatie wordt jaarlijks gerapporteerd in mobiliteitsmonitor. Op basis hiervan kan geregeld een beleidsevaluatie plaatsvinden en voorstellen voor aanscherping van beleidskeuzes en nieuwe maatregelen worden gedaan.

Digitalisering overheden

Toenemende complexiteit en ambities vragen om specifieke aandacht voor digitalisering. Zo draagt het digitaal en realtime inwinnen en ontsluiten van data bij aan efficiënter en effectiever werken, het faciliteren van burgers en het bedienen van bedrijven, zodat zij kunnen bijdragen aan een gezonde, slimme en veilige mobiliteit. Op basis van de data kunnen mobiliteitskeuzes en gedrag worden gestuurd en beïnvloed en kan beleid worden ontwikkeld en gemonitord. Ook biedt het informatie ten behoeve van assetmanagement.

Landelijk en vanuit de Regio wordt gewerkt aan de "digitalisering overheden": In 2023 zal van tenminste 15 data-items de publieke data in het mobiliteits-domein voor 90% beschikbaar zijn, actueel, betrouwbaar, correct, cyberproof en voor 100% conform de AVG. Mobiliteitsdata wordt ingewonnen conform landelijke of Europese standaarden, openbaar gedeeld en gebruikt via moderne technologieën als API's[23]. Deze data is beschikbaar voor iedereen: voor inwoners, voor bedrijven die hierop hun producten willen ontwikkelen en voor overheden om beleid te maken, sturen en monitoren.



Op- en afrit naar Daphne Schippersbrug, zijde Oog in Al

[23] Een application programming interface (API) is een verzameling definities op basis waarvan een computerprogramma kan communiceren met een ander programma

Data bundelen om verkeerstromen in beeld te brengen (a, b, c, d, f, j, k, l)

Om voor de verschillende vervoerwijzen en multimodale reizen te weten hoeveel reizigers waar reizen, waarvandaan en waarnaartoe is informatie uit verschillende bronnen nodig. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voert jaarlijks enquêtes naar verplaatsingspatronen uit. Door deze data te combineren met eigen tellingen van verkeer (auto, fiets, vrachtwagens) en met data van vervoerders (bus, tram en treingebruik), is een goed beeld te krijgen hoeveel reizigers per vervoerwijze van en naar Utrecht reizen, waar ze (ongeveer) vandaan komen en waar ze naar toe gaan. Tevens is dan duidelijk hoe deze reizigers over de dag reizen. Ook floating car data kan hiermee gecombineerd worden.

Het parkeervraagstuk in beeld brengen (c en g)

Over parkeren weten we nu nog niet genoeg. Van openbare parkeerplaatsen op straat en in garages waar betaald parkeren is, weten we inmiddels dankzij de scanauto's redelijk wat de capaciteit en de bezetting (het gebruik) is. Echter, van private parkeergelegenheid weten we dat niet. We gaan op zoek naar data van deze eigenaren om te proberen een compleet beeld van parkeren in Utrecht te krijgen. Dit is nodig om beter te kunnen bepalen welke parkeerbeleidsmaatregelen effectief kunnen worden ingezet.

Hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer (e)

Gezien de ambities voor de stedelijke verbindingswegen is het nodig om inzicht te hebben in de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer.
De gemeente gaat op regelmatige basis een onderzoek naar gebiedsvreemd autoverkeer doen met behulp van anoniem herkomst- en bestemmingenonderzoek.

Snelheidsmetingen autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen (h)

Bij het autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen kunnen snelheidsverschillen leiden tot verkeersonveiligheid. Voor deze doelgroepen is monitoring belangrijk, in het bijzonder op plekken waar de gemeente de snelheidslimiet aanpast. Monitoring van de snelheden is wenselijk op de stedelijke verbindingswegen, wijkstraten, maar ook drukke fietsroutes.

Metingen van belevingskwaliteit (i)

Het is belangrijk om de waardering van verkeersdeelnemers over de infrastructuur en de verkeers- en vervoervoorzieningen in de gemeente te meten. Daarom gaat de gemeente enquêtes houden onder verkeersdeelnemers.Het kan gaan om straatenquêtes, een enquête van het Utrechtse bewonerspanel of nagestuurde enquêtes (bij automobilisten). Daarnaast willen we ook onderzoek doen onder inwoners die niet aan het verkeer kunnen deelnemen.

Aanbod en gebruik deelmobiliteit (m)

Door het monitoren van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit brengen we in beeld welke vormen van deelmobiliteit in welke wijken succesvol zijn en welke niet. Op basis hiervan kunnen we de markt helpen en stimuleren bij het uitrollen en doorontwikkelen van succesvolle initiatieven.

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.

In beeld brengen van aandeel Zero Emission voertuigen voor goederenvervoer (o)

Door het koppelen van meerdere databronnen van vervoerders en het meten van het vrachtvervoer willen we inzicht krijgen in welke deel van de goederenstroom met Zero Emission voertuigen wordt vervoerd, per vrachtauto, fiets of over water.

Thuiswerken (p)

Via CBS wordt bijgehouden hoeveel en hoeveel tijd werknemers thuiswerken.

Inzet van nieuwe monitoringstechnologie voor het meten van drukte

De gemeente gaat onderzoeken of en hoe de volgende experimentele technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het realtime monitoren van verkeersstromen:

- Hoeveelheid voetgangers in en rond voetgangersgebieden en rondom treinstations, met anonieme, geautomatiseerde cameratellingen. Nieuwere camera's kunnen hierbij automatisch voetgangers onderscheiden van andere verkeerssoorten.
- Hoeveelheid fietsers op een selectie van hoofdfietsroutes en hoofd fietsroutes door continue, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, WiFi en bluetoothsensoren, regelmatig aangevuld met metingen met telslangen en camera's ter controle.
- Hoeveelheid en doorstroming autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen en belangrijke wijkstraten door anonieme, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, blue-tooth, radar en WiFi-sensoren.
- Analyseren van doorstroming, voertuigverliesuren en -knelpunten in het wegennet kan ook met 'floating car data'. Deze data komen uit miljoenen GPS-snelheidsmetingen uit navigatiesystemen en apps op mobiele telefoons. De gemeente zal met name real-time data gebruiken voor Slim sturen.
- Bezetting van stallingen (auto's en fietsen) door het koppelen van gebruikersaantallen met databestanden van de gemeente, onder andere verkregen door de inzet van scanauto's.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040



Nota van Beantwoording

op inspraakreacties Mobiliteitsplan 2040

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam actualisering mobiliteitsplan 2040

Projectmanagement
Maja van der Voet

Opdrachtgever
Bert Coenen, Gemeente Utrecht

Versiedatum
april 2021

Fotografie voorzijde
Juri Hiensch

Inhoudsopgave

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

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

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

1 Over deze nota van beantwoording

1.1. Doel van de nota van beantwoording

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

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

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

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

1.2. Opbouw van de nota van beantwoording

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

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

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

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

1.3. Mobiliteitsplan 2040 – context en raakvlakken

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

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

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

1.4. Inspraakreacties

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

1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties

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

1.6. Procedure voor de vaststelling

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

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

2. Hoofdonderwerpen uit de inspraak

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

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

2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan

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

2.1.1 Status van het mobiliteitsplan

- Wat is de wettelijke status van het mobiliteitsplan?

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

2.1.2 Utrechts planproces, van beleid naar uitvoering

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

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

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

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

2.1.3 Betekenis van lijnen op de kaarten in het mobiliteitsplan

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

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

2.1.4 Geografische scope van het mobiliteitsplan

- Beperkt het mobiliteitsplan zich tot de gemeente Utrecht?

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

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

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

2.2 Reactie op de koers van het mobiliteitsplan

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

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

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

2.2.1 Is de koers wel realistisch?

- Is de mobiliteitsaanpak wel realistisch?

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

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

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

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

2.2.2 Waarom kan de auto niet overal gefaciliteerd worden?

- Waarom kan de auto niet overal gefaciliteerd worden?

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

Om onze ambitie van gezond stedelijk leven waar te maken kiezen we voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven. De groei van het verkeer willen we zoveel mogelijk opvangen met lopen, fietsen en het OV, maar op steeds meer plekken is er onvoldoende ruimte om lopen, fietsen en het OV aantrekkelijk te maken. Dat vraagt om herverdeling van de verkeersruimte, waarbij we meer ruimte voor lopen, fietsen en OV maken ten koste van (vaak relatief veel) ruimte voor de auto. Uitgangspunt is dat elke plek ook per auto bereikbaar blijft, al is dat niet altijd via de kortste of snelste route.
Indien we het autoverkeer zouden faciliteren betekent dit dat er juist meer ruimte voor auto-infrastructuur nodig is. Juist op die plekken waar het autoverkeer samenkomt (snelwegaansluiting, de Ring) is er geen ruimte om capaciteit uit te breiden. De huidige capaciteit in de stad is dan ook maatgevend. Op sommige plekken moeten we zelfs capaciteit weghalen om de groei per fiets en OV te faciliteren. Op een enkele plek voegen we wel capaciteit toe voor het autoverkeer, zoals de kortsluiting via Papendorp tussen de A12 en Kanaleneiland. Dit doen we om ruimte te creëren op de Europalaan.

2.2.3 Inclusiviteit en veiligheid

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

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

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

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

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

Inspraakreacties ten aanzien van de visie leidt tot de volgende aanpassingen van het mobiliteitsplan:
- De tekst “mindervalide” vervangen we door “mensen met een beperking”.
- Op diverse plekken “en veilig” toevoegen.
- Opnemen verwijzing naar het VN-verdrag Handicap.

2.3 Slim Bestemmen (stap 1)

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

2.3.1 Terinzagelegging Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

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

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

2.3.2 Groei van de stad

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

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

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

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

In het mobiliteitsplan hebben we een aanpak uitgewerkt van vijf stappen om de ambities waar te maken. In stap 1 “Slim bestemmen” geven we aan hoe mobiliteit zich met de keuzes van de ruimtelijke ordening verhoudt. Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan duurzame mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging.
De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (3) buiten de stad (conform de uitgangspunten van de RSU 2040). Met ons beleid en de prioriteitsvolgorde sturen we op binnenstedelijk en rondom knopen verdichten, gecombineerd met onze mobiliteitsaanpak. Buiten de stad bouwen heeft de laagste prioriteit, mede omdat dit tot meer verplaatsingen leidt. De netwerken in het mobiliteitsplan faciliteren in eerste instantie de eerste twee prioriteiten, maar vormen ook een goede basis voor eventuele latere verstedelijking buiten de stad.

2.3.3 Binnenstedelijke verdichting en Rijnenburg

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

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

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

2.3.4 Meer ruimte voor groen

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

Beantwoording:

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

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

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

2.4 Reisgedrag (Stap 2)

2.4.1 Thuiswerken en minder reizen

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

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

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

2.4.2 Anders reizen

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

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

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

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

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

Wat we na vaststelling van het mobiliteitsplan aanvullend gaan doen:

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

2.4.3 Deelmobiliteit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beantwoording:
Bij de introductie en opschaling van deelmobiliteit houdt de gemeente rekening met ouderen door in het aanbod van deelvervoersmiddelen ook e-bikes en e-scooters op te nemen. Op deze manier kunnen zij zich met (trap)ondersteuning over grotere afstand in de stad en regio verplaatsen. Verschillende deelauto aanbieders plaatsen auto's met een hogere instap. Voor wat betreft de plaatsing van deelmobiliteit in de openbare ruimte, stelt de gemeente eisen aan locaties om onveilige situaties en overlast te voorkomen.
Aangepaste (deel)voertuigen voor mensen met een beperking ontbreken, omdat het onmogelijk is om deze specifieke individuele behoefte te matchen met passend commercieel deelaanbod. De ontwikkeling op de deelvervoer markt gaat snel en als er zich nieuwe vervoermiddelen aandienen die een waardevolle aanvulling zijn op het mobiliteitssysteem van Utrecht, zullen we die ook mogelijk toevoegen aan het vergunningstelsel. Hetzelfde geldt voor fietsen en dergelijke. Door bijvoorbeeld modellen aan te beiden met een lage instap wordt het voor mensen met een beperking en ouderen aantrekkelijk om hier gebruik van te maken.

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

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

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

2.5 Netwerken op orde (stap 3) - Voetganger

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

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

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

2.5.1 Voetgangersnetwerk

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

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

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

2.5.2 Inrichtingskenmerken en verkeersveiligheid

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

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

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

2.5.3 Uitbreiding voetgangersgebied binnenstad

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

Beantwoording:
Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn, te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen ook buiten het kernwinkelgebied te lopen. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten, ook buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (onder andere door de ruimte voor (geparkeerde) auto`s), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen.

We gaan op zoek naar een passende en begrijpelijke vorm om de fietser in het voetgangersgebied “te gast” te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid, levendigheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Ook kijken we daarbij naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld ouderen die slecht ter been zijn, maar wel fietsen. Dat geldt ook voor ander noodzakelijk verkeer, zoals laden en lossen. Dit wordt uitgewerkt in de omgevingsvisie binnenstad, die net als het mobiliteitsplan ter inzage wordt gelegd, waarna de raad er een besluit over neemt.

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

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

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

2.6 Netwerken op orde (stap 3) - Fiets

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

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

2.6.1 Waarom een fijnmazig fietsnetwerk?

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

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

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

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

2.6.2 Drukte op de fietspaden en gedrag

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

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

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

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

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

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

2.6.3 Spreiden van fietsverkeer

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

Beantwoording:
Onze inzet is voldoende aantrekkelijke alternatieven aan te 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. We vinden het belangrijk dat mensen meer lopen en fietsen. En als ze voor de fiets kiezen willen we het liefst dat ze zoveel mogelijk spreiden over het fietsnetwerk en over de dag, zie ook paragraaf 2.4 en paragraaf 2.6.1.

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

2.6.4 Status van de netwerken en hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes

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

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

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

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

We markeren wat belangrijke fietsroutes zijn, of ze nu bedacht zijn als hoofdfietsroutes of doorfietsroutes, want dat is voor fietsers niet belangrijk. Daarom verwijderen we het kader *Verschil hoofdfietsroutes en doorfietsroutes.* We nemen in de hoofdtekst een regel op dat een rode asfaltverharding het uitgangspunt is bij de aanleg van routes in het hoofdfietsnetwerk om aantrekkelijkheid en herkenbaarheid te bevorderen (ook ten opzichte van andere fietsroutes).
We passen de legenda van de figuur Fietsnetwerk 2040 aan, zodat eenduidig is wat de status van de lijnen is. Ook halen we het onderscheid tussen de verschillende prioriteiten van bruggen weg.

2.6.5 Uitwerking van het mobiliteitsplan naar concrete maatregelen voor de fiets

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

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

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

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

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

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

2.6.6 Zorgen over specifieke fietsverbindingen

2.6.6.1 Brug Vechtdijk

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

Beantwoording:
De brug over de Vechtdijk was onderdeel van de Verkenning nieuwe fietsverbindingen. Negen locaties kregen de meeste prioriteit, waaronder de brug over de Vechtdijk, zwart afgebeeld op de kaart.

De verbinding kan een veilige en comfortabele fietsroute bieden tussen de wijken Zuilen en Overvecht, waar nu ver omgefietst moet worden via een hoge autobrug. De verbinding draagt daarmee heel goed bij aan een fijnmaziger (recreatief) fietsnetwerk en stimuleert het gebruik van de fiets ten opzichte van de auto. Het verkort de afstand en reistijd voor fietsers en wandelaars tussen Zuilen en Overvecht flink. De brug vormt een belangrijke schakel in het stedelijke én regionale netwerk, als onderdeel van de doorfietsroute door Zuilen van en naar het Amsterdamrijnkanaal (ten hoogte van de Demkabrug) en van de route via de Klopdijk door Overvecht. Zo wordt Overvecht beter verbonden met werkgebied Lage Weide voor fietsers.
Voor wandelaars en andere recreanten ontstaan er mogelijkheden diverse (verkorte) rondjes en ommetjes te maken. Twee wijken en twee parken worden met elkaar verbonden. Dit sluit aan bij onze principes gezond stedelijk leven voor iedereen en de gedachte van de 10 minuten stad, met alle voorzieningen dichtbij.

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

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

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

2.6.6.2 Fietsverbinding door de groene zone van Lunetten

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

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

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

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

2.6.6.3 Fietsroute Herenweg

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

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

2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone

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

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

Over de Merwedekanaalzone
Het gebied langs het Merwedekanaal, tussen Villa Jongerius en de snelweg A12, verandert de komende jaren van een bedrijventerrein in een nieuwe stadswijk. Deze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone met mogelijk op termijn 10.000 woningen is alleen goed mogelijk met een ambitieuze mobiliteitsstrategie waarbij stevig wordt ingezet op lopen, fietsen en OV en deelmobiliteit.
Daarnaast zijn stedelijke verkeersmaatregelen noodzakelijk zoals de aansluiting van de Europalaan-Zuid met de A12 en een versterking van het fietsnetwerk en het HOV.

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

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

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

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

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

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

Dit zou leiden tot filevorming, verkeersonveiligheid en hinder, vooral bij omliggende kruispunten. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten. Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen.
Het is daarom essentieel om de fietsstromen te spreiden over meerdere routes en in te zetten op een fijnmazig netwerk voor fietsers. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.
Deze spreiding speelt niet alleen rond de Merwedekanaalzone. Ook in andere delen van de stad wordt hieraan gewerkt. Bijvoorbeeld de fietsroutes rond de binnenstad (via de singels) als alternatief voor de drukke route Centraal Station-Vredenburg-Neude-Maliebaan.
Het alleen verbeteren van de huidige bruggen biedt dus geen afdoende oplossing. Bovendien zorgt het aanbieden van alternatieve routes voor keuzevrijheid, waardoor fietsers en wandelaars kunnen kiezen voor een route, die zij het meest aantrekkelijk vinden.

- Problematiek van straten en knooppunten na de bruggen

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

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

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

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

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

2.6.7 Aanvullende suggesties ten aanzien van het hoofdfietsnetwerk

Verschillende insprekers doen suggesties voor aanvullende schakels in het hoofdfietsnetwerk.

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

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

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

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

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

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

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

2.6.8 Overige vragen

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

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

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

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

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

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

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

2.6.9 Gebiedspecifieke vragen en routes

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

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

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

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

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

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

Beantwoording:
Deze suggesties zitten al in de netwerkkaart fiets.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beantwoording:
Deze verbinding staat reeds op de kaart.

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

Beantwoording:
Deze opmerkingen over het fietsnetwerk van Overvecht betreffen een verdere uitwerking van de hoofdlijnen zoals die in het mobiliteitsplan zijn aangegeven. In de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht zullen deze opmerkingen worden meegenomen.
Enkele opmerkingen betreffen de zorg dat er snelfietsroutes worden gemaakt. In het mobiliteitsplan spreken we niet van snelfietsroutes maar van hoofdfietsroutes. De ambitie voor deze hoofdfietsroutes is dat ze aantrekkelijk zijn om te fietsen, vanwege een goede vormgeving en een goede doorstroming. Snel of hard fietsen is niet een doelstelling

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

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

Beantwoording:
Deze verbinding nemen we alsnog op in de netwerkkaart.

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

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

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

Beantwoording:
Deze route staat al op de fietsnetwerkkaart.

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

De inspraakreacties ten aanzien van fiets hebben geleid tot de volgende aanpassingen in het plan:
- Het kader “*Verschil hoofdfietsroutes en doorfietsroutes”* is verwijderd.
- We hebben een alinea toegevoegd over wat “goede inpassing” voor ons betekent: aandacht voor oversteekbaarheid, barrière werking, flora en fauna, verkeersveiligheid, verlichting, keuze voor bestrating,

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

2.7 Netwerken op orde (Stap 3) - Openbaar vervoer

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

2.7.1 Spoor, Intercity-bediening voorstadstations en Utrecht centraal

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beantwoording:
Er is nog verder onderzoek nodig om te bepalen of en hoe Overvecht door Intercity`s bediend kan worden. Een mogelijke Intercity-bediening van Overvecht kent nog vele varianten. Zo rijden er nu Intercitytreinen tussen Amersfoort en Utrecht. Het lijkt 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.

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

Beantwoording:
Een intercitystation Zuilen is volgens ProRail en NS niet mogelijk omdat het groeiend aantal intercity's dat nodig is tussen Utrecht en Amsterdam zeer kort na elkaar vertrekt. Onderweg halteren betekent dat er minder Intercity's kunnen rijden en dan kan de groei van het treinverkeer niet opgevangen worden. Daarnaast achten wij de drie andere IC-stations kansrijker, doordat deze ook 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.

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

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

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

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

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

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

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

Beantwoording:
Het is niet nodig om een tracé langs de A27 vrij te houden voor een spoorlijn A-U-B. In Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV hebben rijk en regio's geconcludeerd dat er mogelijkheden zijn om de huidige routes via Hilversum, Utrecht Centraal en Den Bosch te verbeteren. Uit eerder onderzoek van rijk en regio bleek een nieuwe spoorverbinding Breda-Gorinchem-Utrecht onvoldoende kansrijk in relatie tot de investeringskosten. Wel onderzoeken rijk en regio betere busverbindingen over de A27.
Wij schatten in dat mochten op lange termijn dergelijke verbindingen gerealiseerd worden, deze goed aansluiten bij het netwerk van het Wiel met Spaken.

2.7.2 Wiel- en Spaakverbindingen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beantwoording:
Het deel van het Wiel tussen Leidsche Rijn Centrum, Papendorp en Westraven is niet kansrijk voor tramexploitatie omdat de vervoerwaarde veel te laag is. Een hoogwaardig busverbinding is sneller via een nieuwe schakel tussen Westraven en Papendorp dan via de Beneluxlaan. Echter, de beste route is nog onderwerp van studie.
Met de combinatie van Merwedelijn via de Europalaan en tramlijn naar Papendorp via het huidige tracé vinden we dat de wijken in zuidwest uitstekend per tram bediend worden. Een extra, derde tramlijn rijden alleen voor de halte Vasco da Gamalaan is niet rendabel. Bestaande gebruikers van die halte kunnen gebruik maken van de nieuwe halte Europaplein of van buslijn 7 die tegenwoordig ook naar knooppunt P+R Westraven rijdt en daar een overstap biedt op de tram. Het vervoer van en naar Nieuwegein rechtvaardigt een frequente tramlijn (de Merwedelijn, met een sneller verbinding met Utrecht Centraal), maar geen twee tramlijnen.

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

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

2.7.3 Basisnet

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

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

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

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

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

2.7.4 Vervoer voor iedereen

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

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

Bij OV-knooppunten nemen we een regel op over de toegankelijkheid voor iedereen.
In een figuur op pagina 120 staat een wensplaatje waarop een lantaarn in voetgangersgebied staat. Dit plaatje passen we aan.
Op pagina 94 voegen we de zin toe: Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.

2.7.5 Taxi's

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

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

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

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

2.8 Auto

2.8.1 Voldoende capaciteit van het autonetwerk

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

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

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

We denken dat deze ambitie haalbaar is door in te zetten op géén groei van het autoverkeer. De aanpak in 5 stappen geeft aan wat daarvoor nodig is. De modelmatige onderbouwing toont aan dat dit haalbaar is, maar veel belangrijker is dat de trend van de afgelopen 15 jaar laat zien dat het mogelijk is: groei van de stad zonder groei van het autoverkeer.
We constateren echter ook dat er regelmatig een overbelasting van het stedelijk wegennet plaatsvindt. Dit is niet elke dag zo. Dat komt met name door incidentele piekmomenten door evenementen, drukke jaarbeursdagen en als er stevige congestie optreedt op de omringende snelwegen en daardoor meer verkeer door de stad gaat rijden. De aanpak wil beiden situaties voorkomen: ten eerste vangen we incidentele pieken op buiten de ring. Parkeercapaciteit van de jaarbeurs wordt uitgeplaatst naar de rand van de stad en zelfs naar de regio. Tevens willen we afspraken maken dat dit incidentele piekverkeer niet meer in de spitsen naar Utrecht komt. Ten tweede gaan we met Rijkswaterstaat in U Ned verband onderzoeken hoe we er gezamenlijk voor kunnen zorgen dat er minder files op de snelwegring staan. We noemen dit altijd ‘enige doorstroming’ op de snelwegring. Hierdoor hoeft het stedelijk wegennet in de spitsen minder verkeer te verwerken. Daardoor wordt het mogelijk om hier en daar ook capaciteit weg te halen.

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

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

2.8.2 Autoverkeer aan de noord- en westkant van Utrecht

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

Beantwoording:
De Westelijke Stadsboulevard (WSB) is een voorbeeld van concrete vertaling van de aanpak in de buurten en als onderdeel van het stedelijke netwerk. Hier wordt naast de herinrichting van de wegen anders reizen gestimuleerd (mobiliteitsmanagement) en doseren we het autoverkeer aan het begin en het eind van de WSB wanneer de verkeersdruk op de WSB te groot dreigt te worden (dynamisch verkeersmanagement) zodat het verkeer op de WSB waaronder het OV blijft rijden. Hierdoor wordt de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de omliggende buurten verbeterd en geborgd. Met de 5 stappen van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak verbeteren we, zonder extra auto-infrastructuur te realiseren en daarmee meer autoverkeer te faciliteren en aan te trekken, de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad met haar wijken en buurten. En ontstaat er meer ruimte voor alle vervoersstromen op de Westelijke Stadsboulevard en op de kruisende verbindingen. Doormiddel van monitoren houden we een vinger aan de pols en kan worden bijgestuurd op de vijf stappen uit de Utrechtse Mobiliteitsaanpak, wanneer de situatie daarom vraagt. Hiermee verbetert naar onze mening de autobereikbaarheid van Noordwest, vooral qua betrouwbaarheid, maar soms wel met een iets langere reistijd per auto.
Het realiseren van een extra 'spaak' oftewel invalsroute vanaf de A2 leidt ons inziens alleen maar tot meer autoverkeer.
In het mobiliteitsplan is voor het autoverkeer het besluit dat het college heeft genomen n.a.v. de studie Noordwest verwerkt.

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

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

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

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

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

2.8.3 Autoverkeer aan de zuid- en oostkant van Utrecht

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.8.4 Nood- en hulpdiensten

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

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

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

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

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

2.9 Multimodale reis

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

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

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

- Graag het autoverkeer zo vroeg mogelijk afvangen.

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

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

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

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

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

2.10 Goederenvervoer

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

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

Beantwoording:
In het mobiliteitsplan is opgenomen dat efficiënte bevoorrading beter ingepast wordt om de impact op de leefomgeving te verminderen. Daarbij is ook aangegeven dat Utrecht gaat stimuleren om (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.

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

Beantwoording:
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.

- Kunnen leegstaande parkeergarages tot Centrum Hub worden omgebouwd?

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

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

Beantwoording:
Het is onze ambitie om meer service- en afhaalpunten in de wijken te realiseren. In het mobiliteitsplan is opgenomen dat efficiënte bevoorrading beter ingepast wordt om de impact op de leefomgeving te verminderen. Daarbij is ook aangegeven dat Utrecht gaat stimuleren om (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).

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

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

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

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

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

Beantwoording:
Wij herkennen dat bevoorrading overlast met zich mee kan brengen. Door de (groei van) 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.

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

Beantwoording:
Goederenvervoer over water is een duurzaam alternatief om volumes goederen met minder bewegingen efficiënt de stad in en uit te vervoeren. We onderzoeken de mogelijkheden in de Visie Stadswater, ook in relatie tot andere gebruikers/ belanghebbenden van het Merwedekanaal zoals de roeiers en woonbootbewoners.
Gemeente Utrecht zet in op het vervoeren van goederen over water, omdat hiermee een zinvolle bijdrage aan efficiënt vervoer van goederen kan worden gerealiseerd. De meeste laad- en losplaatsen die in de stad worden gerealiseerd, zullen een permanent karakter hebben. De voorzieningen zijn afhankelijk van het type goederen dat wordt overgeslagen. Per locatie kan deze verschillen. In het mobiliteitsplan worden geen specifieke kenmerken voor een laad en loslocatie opgenomen.

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

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

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

2.11 Slim parkeren

2.11.1 Autoparkeren

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

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

- Kan ik nog wel parkeren in de stad?

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

Bij invoering van betaald parkeren bestaat de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen. Ervaring laat zien dat bij invoering van betaald parkeren juist meer ruimte beschikbaar komt voor vergunninghouders. Betaald parkeren is de meest effectieve manier om uitwijkgedrag en parkeeroverlast tegen te gaan. Het afsluiten van een buurt of uitsluitend parkeren voor vergunninghouders heeft meer nadelen dan betaald parkeren. Bezoek kan bijvoorbeeld niet of minder makkelijk in de wijk parkeren. Dit geldt dan ook voor mensen met een beperking, zorgverleners, en aannemers/loodgieters, enzovoort.
In de Parkeervisie leggen we vast wat onze visie is op parkeren in de komende jaren. Deze visie werken we uit in zes concrete uitwerkingsmodules. In het onderdeel Parkeren en toegankelijkheid werken we uit welke maatregelen we nemen om te zorgen dat de stad voor alle doelgroepen toegankelijk blijft, ook de wijken waar we minder mogelijkheid bieden voor parkeren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad

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

Beantwoording:
Het klopt dat er een tekort is aan fietsparkeerplaatsen. Er wordt constant gewerkt aan het uitbreiden van fietsparkeren. Een deel van dit tekort in is de loop van 2020 teruggedrongen door het toevoegen van bijna 1.500 fietsenklemmen in de openbare ruimte. In hetzelfde jaar kwam er een fietsenstalling bij met 700 plekken in het voormalige postkantoor aan de Neude. In de loop van 2021 komen er nog 900 stallingsplekken bij in House Modernes aan de Lange Viestraat.
De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijft een constante punt van aandacht. Met name op de piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, lijkt het nauwelijks mogelijk om te voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor fietsen. We blijven zoeken naar kwalitatief goede fietsenstallingen, zowel inpandig als in de openbare ruimte.
In de huidige situatie is er alleen sprake van handhaving van gevaarlijk gestalde fietsen, bijvoorbeeld bij nooduitgangen van gebouwen. Handhaving op hinderlijk gestelde fietsen kan pas als er voldoende alternatieve

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

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

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

- Kan er een aanpak fietsendiefstal komen?

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

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

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

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

2.12 Slim sturen

2.12.1 Meer gemeentelijk verkeer op de snelweg

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

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

maatregelen als thuiswerken en spits mijden en verandering van vervoerwijze de groei van de automobiliteit door nieuwe woningen en banen compenseert.
Ons voorstel is om het principe van geen (of zo weinig mogelijk) groei van het autoverkeer ook regionaal in te zetten. Hierover gaan we graag met de regionale partners en Rijkswaterstaat in gesprek om samen plannen voor de toekomst te maken.
Tevens denken we dat enkele maatregelen die we voorzien voor de stad ook landelijk tot positieve gevolgen voor de druk op het hoofdwegennet kunnen leiden.

2.12.2 Slimme Verkeerslichten

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

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

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

2.12.3 Doseren als instrument

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

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

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

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

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

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

2.12.4 Vracht- en autoverkeer op busbanen toestaan

- Is het niet mogelijk om de busbaan over de Amethistweg open te stellen voor vrachtverkeer en eventueel ook gewoon verkeer zodat de drukte op “t Goyplein en “t Goylaan afneemt?

Beantwoording:
Nee, dat is niet mogelijk. Als we dat zouden doen, dan verwachten we dat hier zodanig veel autoverkeer zal gaan rijden (onder andere als alternatief voor de drukte op ‘t Goyplein), dat het wegennet in Hoograven en Tolsteeg zal worden overbelast, met allerlei ongewenste gevolgen voor veiligheid en leefbaarheid. Tevens zou de doorstroming van het busverkeer door Hoograven hierdoor onbetrouwbaar en vertraagd worden.

2.12.5 Geen doorgaand verkeer in Utrecht Science Park

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

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

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

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

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

2.13 Binnenstad en Zuidpoort

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

zorgen geuit of met het mobiliteitsplan de toegang van verschillende groepen inwoners wel geborgd wordt en of hieromtrent wel voldoende toetsing heeft plaats gevonden.
Sommigen gaat het niet ver genoeg en vinden het niet noodzakelijk dat alles bereikbaar moet zijn voor alle modaliteiten. Er zijn pleitbezorgers voor een autovrije binnenstad, waar uitsluitend mensen met beperkingen, nood- en hulpdiensten en bezorging mogelijk moet zijn. Anderen pleiten er juist voor om de binnenstad uitsluitend voor vergunninghouders bereikbaar te houden en niet voor bezoekers.

2.13.1 Autoverkeer in de binnenstad

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

Beantwoording:
Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren.
Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. Ook komt het de woonkwaliteit ten goede.
We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard blijven noodzakelijke autoritten mogelijk, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
Duidelijk is wel dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren, wat nu in sommige delen ook al het geval is. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft.

2.13.2 Voetgangersgebied

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

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

voetgangersgebied dat de voetganger in de binnenstad meer ruimte in straten en pleinen krijgt. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al beperkt onder andere door de ruimte voor (geparkeerde) auto`s, terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. Net als in andere wijken vergroot dit de kwaliteit van de woonomgeving.
Er blijven routes in de binnenstad die geschikt zijn en blijven voor fietsverkeer (bijvoorbeeld Lange Nieuwstraat, binnenstadsas en Herenroute). Voor doorgaande fietsers zijn de routes langs de singels bedoeld.
We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied “te gast” te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen.
In de omgevingsvisie binnenstad wordt verder invulling gegeven aan het concretiseren van deze keuzes. Daarbij worden de belangen van verschillende doelgroepen en verschillende modaliteiten afgewogen.
De omvang van het voetgangersgebied wordt niet perse met enige regelmaat geëvalueerd. Uiteraard zal de gemeente regelmatig monitoren of er geen ongewenste ontwikkelingen of knelpunten ontstaan. In dat geval dat naar een passende oplossing worden gezocht.

2.13.3 Inrichting wegen/deelgebieden

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

Beantwoording:
De gehele Binnenstad is momenteel onderdeel van een 30 km/u gebied. Voor de Binnenstad geldt dat we van de voetganger de maatstaf maken, we richten ons op verblijf; meer mogelijkheden om aangenaam in de openbare ruimte te kunnen verblijven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de meest geschikte inrichting, dat is niet per definitie een (woon)erf.

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

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

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

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

2.13.4 Zuidpoort

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

Beantwoording:
Het Mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt onder andere plaats in gebiedsvisies en projecten. De Zuidpoortstudie onderzoekt specifiek voor de omgeving Ledig Erf welke oplossingen mogelijk zijn om mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven op te lossen. Zowel voor het mobiliteitsplan als de Zuidpoortstudie heeft participatie (parallel) plaats gevonden. Op basis van deze participatie concretiseert de studie Zuidpoort welke keuzes de gemeente in de omgeving van Ledig Erf maakt. De gekozen oplossingsrichtingen dienen wel bij te dragen aan het oplossen van de opgave zoals beschreven in het mobiliteitsplan blz. 136.
Na de keuze voor de gewenste oplossing zal ook een mogelijke fasering onderzocht worden en zullen de maatregelen stapsgewijs worden ingevoerd en gemonitord. Hierbij worden ook de uitstralingseffecten op andere wegen meegenomen. Voor zowel het Ledig Erf als de Vondellaan willen we al op korte termijn inrichtingsplannen maken en uit te voeren, om de huidige verkeersknelpunten aan te pakken.

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

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

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

Beantwoording:
Het weren van doorgaand verkeer in de Zuidpoort betekent ook automobilisten met een herkomst en bestemming in de directe omgeving van het gebied (zuidelijke binnenstad - Hoogh Boulant – omgeving Vaartsche Rijn) hier gevolgen van ondervinden. De keuze voor de ingreep in de Zuidpoort houdt hier rekening mee.
Een knip in het autonetwerk betekent dat omliggende buurten en de zuidelijke binnenstad soms alleen via andere routes bereikbaar worden. Het is echter niet zo dat bestemmingen in of rond de binnenstad onbereikbaar worden met de auto.

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

- Wat is de ambitie van rondom het Ledig Erf?

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

- Zijn de bewoners genoeg betrokken bij de plannen?

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

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

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

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

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

2.14 Programmeren

2.14.1 Afwegingskader

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

Beantwoording
Deze suggestie nemen we over.

2.14.2 Fasering versus eindbeeld

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

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

Ten tweede is het van belang om in te zetten op maatregelen die juist investeringen voorkomen, zoals afspraken over thuiswerken en spitsmijden via werkgevers en onderwijsinstellingen.
Een deel van de fasering bestaat echter ook uit het adaptief programmeren wanneer zich kansen voordoen. Dus wanneer grote investeringen in het spoor of hoofdwegennet plaatsvinden, vragen we of in dat plangebied gewenste

maatregelen kunnen worden meegenomen (zogenaamde bijbestellingen). Soms kan dit tegen kosten die lager zijn dan bij een losstaande investering. Ook bundelen we daarmee overlast door de uitvoering (maar één keer). Tenslotte zorgen we ervoor dat de netwerken die logisch ontwikkelen. Zo passen we een bus- of autoroute pas aan als de alternatieve route op orde is. Daarbij hanteren we de strategie “werken van binnen naar buiten”, zoals genoemd in paragraaf 8.3 van het mobiliteitsplan.
Vooruitlopend op grote investeringen in b.v. nieuwe tramlijnen, zal ook continu het busnetwerk in samenhang met knooppunten en P+R doorontwikkeld blijven worden met meer hoogwaardige busverbindingen. Aangezien deze flexibeler zijn, kan ook al op de wat kortere termijn een goede Ov-bereikbaarheid geborgd worden, ook in relatie tot (nieuwe) P+R. Dit kan ook kleinschalige, tijdelijke investeringen vergen.

2.14.3 Wat is er uit het eerdere mobiliteitsplan al gerealiseerd?

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

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

2.14.4 Tijdelijke situaties

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

Beantwoording:
Het is niet altijd mogelijk om bij gebiedsontwikkeling tijdelijke situaties die gepaard gaan met hinder te voorkomen. We zorgen ervoor dat tijdelijke situaties wel zoveel mogelijk voldoen aan minimale functionaliteit (met name veiligheid), maar tijdelijke situaties zijn niet altijd optimaal en kwalitatief hoogwaardig. Hier is niet altijd ruimte voor en dit zou tot hogere investeringskosten leiden.
Voor de grotere projecten in de stad stelt de gemeente als eis dat er een bereikbaarheids- en veiligheidsplan wordt opgesteld. Hiermee wordt bereikt dat ook tijdens de bouw de omgeving bereikbaar blijft en er geen onveilige situaties ontstaan, zie Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht.

2.14.5 Kosten en baten

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

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

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

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

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

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

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

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

2.14.6 Samenwerking met regio en Rijk

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

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

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

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

2.14.7 Herijking gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsprojecten

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

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

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

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

2.15 Kwantitatieve onderbouwing

2.15.1 Groeiprognoses

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

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

2.15.2 Verkeersmodel mobiliteitsplan in relatie tot landelijke inzichten

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

Beantwoording:
Voor het opstellen van een referentievariant voor de verkeersmodelprognoses voor het mobiliteitsplan is juist goed gekeken naar actuele inzichten van genoemde partijen. Uiteraard baseert het verkeersmodel van de gemeente zich op het bekende WLO2015-scenario “hoog” dat ook de basis is voor landelijke en regionale modellen van de planbureaus, Rijkswaterstaat en ProRail. De gehanteerde uitgangspunten over verstedelijking in de gemeente Utrecht sluiten een op een aan bij regionaal en met het Rijk afgesproken woningbouwopgave, passend in het WLO-scenario. Maar ook voor andere uitgangspunten is aangesloten bij de uitgangpunten zoals die ook door de planbureaus worden gehanteerd, bijvoorbeeld over de ontwikkeling van tarieven, autobezit, autokosten, autobezetting, reistijdwaardering, goederenvervoer en internationaal. Alle mobiliteit (goederenvervoer, autoverkeer, spoorvervoer) die geen relatie heeft met de regio Utrecht is 1 op 1 overgenomen uit het NRM-west. Hetzelfde geldt voor de uitgangspunten over de kwaliteiten van het regionale en nationale netwerken (hoofdwegennet, dienstregeling op het spoor). Voor het spoor hebben we de meest actuele informatie van ProRail over de referentiedienstregeling 2030 gebruikt.
Om ook voor verkeers- en vervoersprognoses voor de mobiliteit in de stad tot een goede referentie te komen, is het verkeersmodel geactualiseerd naar de meest recente inzichten. Hiervoor hebben we enerzijds gebruik gemaakt van de meeste actuele data van het CBS (autobezit per wijk in Utrecht is inmiddels lager dan eerdere CBS-data aangaf, ook al stijgt autobezit landelijk gezien), van het KiM (de KiM-analyse “mobiliteit in stedelijk Nederland uit 2019” geeft aan dat het autogebruik in stedelijk gebied in de periode 2005-2015 relatief is afgenomen ten gunste van fiets en OV, in tegenstelling tot het landelijk gemiddelde).
Deze actuele informatie van de planbureaus hebben we gecombineerd met actuele inzichten uit de gemeentelijke monitor van het (vorige) mobiliteitsplan, die dit beeld bevestigt voor de periode 2015-2019.
Om deze recente inzichten te vertalen naar een plausibele ontwikkeling van de mobiliteit tot 2040, hebben we de techniek van het verkeersmodel aangepast om deze ontwikkeling te kunnen nabootsen. Zo is een gedateerde parameter om de autoreistijden realistisch na te bootsen vervangen door een plausibeler parameter die vooral de situatie bij aankomst en vertrek in de wijken (vooral in relatie tot parkeren) beter nabootst. Deze verbeteringen hebben geleid tot een realistischer prognose die veel beter aansluit dan eerdere versies van het verkeersmodel op de te verwachten ontwikkeling van de mobiliteit op basis van de actuele inzichten van de planbureaus en het KiM. Hiermee wijken we overigens niet af van uitgangspunten zoals die in regionale en nationale modellen worden gebruikt, maar hebben we een lokale detaillering en actualisering van de mobiliteitssituatie in de gemeente zelf toegevoegd.
Wij brengen onze opgedane kennis over lokale verkeersmodellering graag in regionale vraagstukken in waar verkeersmodellen worden gebruikt in de regio Utrecht, zoals via het programma U Ned.

2.15.3 Hanteren van een bandbreedte of gevoeligheidsanalyse

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

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

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

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

2.15.4 Zorg over specifieke maatregelen in het autonetwerk

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

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

2.15.5 Relatieve in plaats van absolute cijfers

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

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

2.15.6 Beperkingen van het verkeersmodel

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

Beantwoording:
Het verkeersmodel dat is gebruikt is gemaakt om de verkeersstromen voor vrachtverkeer, autoverkeer, OV en fietsverkeer in beeld te brengen, op het schaalniveau van de regio, gemeente, hoofdwegen en openbaar vervoer-lijnen. Het model gebruikt een gebiedsindeling die te grof is om verplaatsingen onder 1 kilometer goed in beeld te brengen. Veel van deze verplaatsingen vallen binnen de gebieden (zones) waarmee gerekend wordt. Deze zeer korte verplaatsingen vallen dan ook buiten de berekeningen.
Ook al vinden we het belangrijk dat er meer gelopen wordt, kunnen we dat helaas niet berekenen. Ook kunnen we hierdoor geen cijfers op buurtniveau leveren.
Naast het detailniveau van het verkeersmodel is ook een beperking dat er geen data beschikbaar is op een lager schaalniveau om te verifiëren of het verkeersmodel plausibele effecten kan berekenen.
Voor studies voor specifieke gebiedsontwikkelingen wordt daarom soms een verfijning van het verkeersmodel toegepast of een andere analyse-instrument gebruikt.

2.15.7 Effecten van Corona

- In welke mate zijn de effecten van Corona meegenomen?

Beantwoording:
De Coronamaatregelen van het Rijk leiden tot aanpassing van het reisgedrag van mensen gedurende de periode dat de maatregelen gelden. De vraag is of er een structureel effect blijft op dit reisgedrag als de maatregelen worden opgeheven. Alhoewel meerdere partijen onderzoek doen naar dit structurele effect door middel van enquêtes, blijkt het erg lastig om dit duidelijk te krijgen. Er zou een structureel effect in de vorm van thuiswerken kunnen blijven (dus minder mobiliteit en dus een lagere groei), maar ook een effect op vervoerwijze keuze. Partijen uit de OV-sector denken dat er een vertraging in de groei zit van ongeveer 5 jaar. Dus de prognoses voor 2020 zouden pas in 2025 gerealiseerd worden. Maar zij zeggen niets over de langere termijn (2040).
Omdat we hieraan niet kunnen rekenen, hebben we dit ook niet gedaan. We constateren wel dat de effecten die we in Corona-tijd zien, kansen bieden voor onze aanpak. Zo zien we kansen voor meer fietsgebruik, vooral op regionale afstanden, zien we kansen voor meer thuiswerken én reizen buiten de spits. Ook zien we dat mensen de kwaliteit van hun omgeving belangrijker zijn gaan vinden dan bereikbaarheid. Indien mensen niet meer elke dag naar hun werk gaan, dan is reistijd wellicht minder belangrijk en beleving van de reis juist belangrijker. Dit biedt ook kansen voor fiets en OV.
We hebben ook vertrouwen in dat reizigers terugkeren in het OV zodra dit niet meer wordt ontmoedigd. De reizigerstevredenheid van de reizigers die nu nog wel in het OV zitten lijkt onverminderd hoog[1].
Indien de effecten van Corona op reisgedrag structureel groot blijven (en dus niet wegebben na verloop van tijd), dan verwachten we ten opzichte van de berekeningen een lagere totale mobiliteit (denk aan enkele procenten, vooral in de spits), langere verplaatsingen (maar niet elke dag in de week), relatief meer lopen en een (nog) hoger gebruik van de fiets.

2.15.8 Resultaten verkeersmodel

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

[1] Klanttevredenheid_ov-reizigers_2020_tijdens_COVID-19.pdf.aspx (crow.nl)

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

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

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

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

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

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

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

- Uit de cijfers komt naar voren dat het fietsgebruik als aandeel in het aantal ritten door uitvoering van het mobiliteitsplan niet toeneemt, de modal split fiets is in tabel 5: 38%, net als in de referentiesituatie in tabel 4. Dat is, op zijn zachts gezegd, vreemd; het 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.

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

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

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

Beantwoording:
Het verkeersmodel heeft als beperking dat korte ritten tot 1 kilometer onvolledig gesimuleerd worden vanwege de grove gebiedsindeling. Tevens zit de modaliteit lopen niet in het verkeersmodel. De beoogde grotere rol voor lopen is niet met het verkeersmodel te berekenen en zit dan ook niet in de resultaten.
Op alle afstanden tussen de 2,5 en 27,5 kilometer neemt het aantal fietsbewegingen niet toe in vergelijking met de referentiesituatie, omdat een deel van de fietsritten naar het OV verschuiven. Tegelijkertijd schuiven er ook verplaatsingen van de auto naar de fiets. Netto levert dat ongeveer evenveel fietsverplaatsingen op. Belangrijk is dat fiets en OV samen een grotere rol pakken op deze afstand.
Dat het fietsverkeer in de referentiesituatie al relatief belangrijker wordt, betekent dat sowieso fors in de capaciteit van het fietsnetwerk geïnvesteerd moet worden. Het gepresenteerde fietsnetwerk waarin meer parallelle routes zijn gecreëerd om fietsverkeer te kunnen spreiden is juist gebaseerd op deze constatering.
Het aandeel fiets ligt niet veel hoger dan in de referentiesituatie omdat er ook een kleine verschuiving van fiets naar OV plaatsvindt. Het OV-netwerk wordt immers relatief sterker verbeterd dan het fietsnetwerk, aangezien het fietsnetwerk in de referentie als erg goed is.

- 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 voertuig. Op de regionale verbindingen liggen er plenty kansen voor de e-bike en speed-pedelec. Worden deze wel gerealiseerd? Met leen-e-bakfietsen is de fiets zelfs voor de grootschalige perifere detailhandel van belang.

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

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

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

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

2.15.9 Verkeersveiligheid kwantificeren

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

Beantwoording:
Het onderwerp verkeersveiligheid is voor de gemeente heel belangrijk. Dit zit verweven in meerdere elementen van de visie; inzet op lopen en fietsen, het verbeteren van loop- en fietsnetwerken, onder meer met rustige routes naar drukke routes, snorfiets naar de rijbaan, meer 30 km/u gebied, enzovoort.
Om te kunnen kwantificeren wat deze verbeteringen opleveren voor de verkeersveiligheid is eerst een verdere uitwerking van de plannen nodig. Tevens is het gebruikte verkeersmodel niet geschikt om verkeersveiligheid te berekenen.
Omdat verkeersveiligheid lastig is uit te rekenen, is monitoring juist belangrijk. Verkeersveiligheid is onderdeel van de monitoring van het mobiliteitsplan. Utrecht heeft juist als een van de weinige provincies een uitgebreid systeem voor monitoring van ambulancedata en daardoor zicht op enkelvoudige ongevallen.
De verschillende acties van afgelopen jaren hebben overigens geleid tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dit tegen de achtergrond van een groeiende stad, en een lichte stijging van de landelijke trend in slachtoffers.

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

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

2.16 Monitoring en evaluatie

2.16.1 Uitwerking monitoring

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

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

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

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

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

2.16.2 Aanvullende data-inwinning

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

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

2.16.3 Verbreden monitoring op meer regionale doelen

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

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

2.16.4 Belang monitoring in verband met Corona en ander reisgedrag

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

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

2.16.5 Concrete doelen ten aanzien van klimaat

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

Beantwoording:
Wij vinden een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen van groot belang. In de RSU 2040 wordt deze opgave meegenomen. Voor mobiliteit voor de stad is het moeilijk om hier concrete doelen op te stellen. CO_2-uitstoot is niet of nauwelijks te meten op het schaalniveau van de stad. Echter, indirect zit het belang van de bijdrage aan de klimaatdoelen wel degelijk in de visie en de aanpak. De inzet op duurzame mobiliteit en geen groei van het autoverkeer ondanks de grote groei van de stad is een doel dat bijdraagt aan de klimaatdoelstelling. We gaan ervan uit dat het wagenpark in 2040 deels elektrisch is (dus in totaal minder uitstoot door verkeer), maar nog zeker niet volledig elektrisch is (anders was er vanuit klimaatoverwegingen geen aanleiding om op minder autoverkeer te sturen).
Stimuleren van elektrisch rijden ondersteunen en faciliteren we met het huidige beleid, maar erop sturen is alleen op nationaal niveau effectief met daarop gerichte fiscale prikkels. De gemeentelijke inzet op klimaatdoelen is concreter en effectiever te bereiken met gemeentelijk beleid door maatregelen op het gebied van woningbouw, energietransitie, waterberging en hittestress (vergroening), enzovoort. Dat zijn thema's die in de RSU 2040 worden opgepakt.

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

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

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

3. **Wijzigingen in mobiliteitsplan 2040**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De ambtshalve wijzigingen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

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

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

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

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

Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties en beantwoording

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



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? 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>	Zie reactie bij uw voorstel 1. 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 parallele 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? 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

	Is er geen sprake van generalisering van deelresultaten naar gehele binnenstad? *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. Waarom dan nu toch al aan dit tamelijk ingrijpende onderdeel beginnen? *Waarom niet eerst minder ingrijpende maatregelen?* 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 *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.* 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*). 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? Hoofdverzoek 2 *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.* 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.

	Specifieke vragen en opmerkingen over de molibiteitsplan Pagina 5 Heel mooi dat “slim bestemmen” als stap 1 staat. Maar ik zie dit beperkt terugkomen in acties in het mobiliteitsplan. Zo zie ik er niets van terug in 3.2	In paragraaf 3.2 komt Slim Bestemmen terug in eigenlijk alle doelen en specifiek in doel 10: We bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken. In hoofdstuk 4 is Slim Bestemmen uitgewerkt.
	Pagina 17 Ik mis hier de bevolkingsgroei in de omliggende gemeenten. De omgeving is (volgens paragraaf 10.4) verantwoordelijk voor de helft van de mobiliteit. Het lijkt me relevant de trends in die gemeenten ook te noemen.	Eens. Met deze trend houden wij overigens wel rekening. Zo is deze meegenomen in de kwantitatieve onderbouwing. Daarnaast werken wij met onder andere de omliggende gemeenten samen in het programma U Ned. Dit programma heeft als doel om een gezonde groei van de regio mogelijk (c.q. bereikbaar) te maken en gaat dus bij uitstek over het gezond faciliteren van de bevolkingsgroei.
	Pagina 18: Utrecht is een forenzenstad. Zo’n 70% van de werkgelegenheid wordt op dit moment ingevuld door werknemers van buiten de gemeente. Ook werkt ruim 50% van de inwoners van Utrecht buiten de gemeente. Hier moet dus rekening mee gehouden worden in de plannen. Met name de voorgenomen modal shift betekent voor deze groep veel. Ik zoek ook de relatie met stap 1 in het plan: “Slim bestemmen”	Dat doen wij ook. Zowel in slim bestemmen (zie vorige antwoord), maar ook vooral bij stap 2: Anders reizen, waar we ons specifiek richten op de inkomende pendel.
	Pagina 26: Meer auto’s op de Ring Utrecht, het stedelijke wegennet zit vol, parkeerdruk neemt toe De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen. Hoe verhoudt zicht dit tot de ambitie in 10.4 om het autogebruik van en naar Utrecht te verminderen ?	Dit ligt in elkaars verlengde. De afgelopen jaren is het autogebruik van en naar Utrecht (binnen de ring) nauwelijks gestegen en onze ambitie is om dit “vol te houden”, ondanks de groei van de stad. Er is dus niet zozeer sprake van vermindering van het autogebruik, maar primair het opvangen van de groei met lopen, fietsen en OV.

	3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan Ik zie hier geen doelen met een directie relatie met stap 1 in het plan: “Slim bestemmen”. Dit lijkt me het paard achter de wagen spannen. Doel 10 is alleen reactief, en slaat alleen op de gemeente zelf, terwijl de helft van de mobiliteit vanuit de randgemeenten komt. Ik hoop op meer proactieve maatregelen zoals het gericht herbestemmen van gebouwen om zo tot meer nabijheid te komen. 3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad Het zou logisch zijn om hier de randgemeenten als zonde D toe te voegen, omdat zij volgens 10.4 de helft van het verkeer in de gemeente veroorzaken. 4.1 Ruimtelijk Strategie Keuze 3 buiten de stad levert bij vertrek van wonen en.of werken naar randgemeenten nog steeds verkeer van en naar de stad op. Hierop dient actiever gestuurd te worden. 4.1 Ruimtelijk Strategie Ik mis functiemenging: bedrijven, winkels en recreatie in woonwijken krijgen, en wonen dichter bij bedrijventerreinen.	Wij zien doel 10 niet als reactief. Sterker nog, ons beleid is proactief binnenstedelijk bouwen, zie ook de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Dit mobiliteitsplan is van de gemeente Utrecht. Wij zien met name in onze gemeente veel mogelijkheden om tot meer nabijheid te komen. In U Ned werken we op regionaal niveau aan nabijheid. Het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht gaat niet over mobiliteits- en ruimtelijk beleid van onze omliggende gemeenten. In U Ned werken we wel samen op regionaal niveau. In U Ned verband wordt een Mobiliteitsstrategie opgesteld en er worden meerdere Gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Beide worden in samenhang uitgewerkt en in 2022 opgeleverd. Wij sturen hier actief op. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering: 1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten; 2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is; 3. Buiten de stad. “Keuze 3” is de laatste in de prioriteitsvolgorde. Dit staat verwoord op pagina 45: 1. Nabijheid: Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in een goede mix, zodat

		minder (lange) verplaatsingen nodig zijn. In de RSU is dit verder uitgewerkt.
	Pagina 88 Inpassing tram en vrije businfrastructuur in de omgeving Er wordt veel geschreven over trams. Verstreken van het buslijnen net zou daar een gode voorloper voor zijn: dan wennen mensen al aan het OV. Maar dan moet vanuit dit mobilteitsplan ruimte gemaakt moeten worden om met nog niet rendabele lijnen al vraag op te wekken. Een normale lopende concessie geeft die ruimte vaak in te geringe mate.	Daarom zetten wij in op slim bestemmen en hebben wij als doel om “verstedelijking te benutten om het mobiliteitssysteem te versterken”. Hier geven wij uitvoering aan door nabij knooppunten te ontwikkelen en zodoende ook de wiel- en spaakverbindingen te versterken.
	10.4 Betekenis voor de regio Utrecht Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit deregio (15 gemeenten rondom Utrecht). Andersom komt 40% van de verplaatsingen van en naar de gemeenten in de regio uit gemeente Utrecht. Dit is een belangrijke hefboom: Houden insprekers uit Utrecht de voldoende rekening met inwoners van Utrecht die buiten de gemeente Utrecht werken en recreëren, en houden bedrijven in Utrecht bij de inspraak voldoende rekening met hun werknemers en klanten van buiten de gemeente Utrecht ? In de inspraak wordt met dit gegeven beperkt rekening gehouden. Als de helft van het verkeer vanwege wonen of activiteiten in die andere gemeenten komt, zouden het goed zijn de inwoners en werkgevers van deze gemeenten naar rato mee te laten bepalen.	Met dit gegeven wordt rekening gehouden. Naast inwoners uit de gemeente Utrecht hebben ook belangenverenigingen, bedrijven, en medeoverheden inspraakreacties ingediend. Deze inspraakreacties zijn meegenomen in de nota van beantwoording en hebben (op onderdelen) tot aanscherping/ aanpassing van het mobiliteitsplan geleid. De gemeenteraad van Utrecht bepaalt nu of het plan wordt vastgesteld.
	10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen en 10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto Het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 % is een veel grotere ambitie dan die voor Leidsche Rijn : 60 % naar 53 % (pagina 154). Waarom lukt het met de andere gemeenten wel om tot zo’n daling te komen, en met Leidsche Rijn niet ?	Omdat Leidsche Rijn een C-zone is, waarbij er meer ruimte is om alle vervoerwijzen te faciliteren.

	10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen en 10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto Hoe wordt een SMART monitoring systeem vormgegeven om het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 % ook daadwerkelijk af te dwingen, en dit programma bij te sturen als blijkt dat er nog componenten missen om dit doel te bereiken ?	De indicatoren op pagina 170 worden komend jaar uitgewerkt in een (geactualiseerd) monitoringsplan. De monitor biedt beslisinformatie om op (bij) te sturen. Op basis van het mobiliteitsplan SRSRSB wordt jaarlijks gerapporteerd. Zie Monitor Mobiliteitsplan, cijfers over 2019 - Infogram
	10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen en 10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto Het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 % lijkt onvoldoende om de provinciale doelstelling van energieneutraal zijn inclusief vervoer te halen.	Dat hangt af van het energiegebruik van de auto in 2040. De provincie werkt momenteel aan een Regionaal Mobiliteits Programma (RMP) om deze doelstelling uit te werken. De gemeente Utrecht is hierbij betrokken.
	10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen en 10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto Deze modal shift zal een grote impact hebben op de benodigde OV en fiets infrastructuur. Ook zal een gedeelte van de regionale en nationale auto infrastructuur minder gebruikt worden, en dus voor fiets en OV herbestemd kunnen worden. Ik mis de afspraken hierover met o.a. de provincie, buurgemeenten en rijkswaterstaat.	Het mobiliteitsplan is een strategisch kader 2040. De afspraken hierover maken we komende jaren in het programma U Ned. Op dit moment zijn er onder meer afspraken over het regionale fietsnetwerk, Goedopweg en de No-regret maatregelen.
	10.4 Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto In het voorliggende plan zijn vooral infrastructurele oplossingen in Utrecht voorgesteld. Ik mis nog de component ruimtelijke ordening (wonen en werken dicht bij elkaar brengen) en gedragsbeïnvloeding. Ook mis ik de samenhang met de plannen van de genoemde 15 gemeenten. Bijvoorbeeld Houten zet in haar ruimtelijke koers in op een verdubbeling van de 2-baans verbinding met Utrecht naar een 4-baans verbinding, zodat er juist meer autoverkeer komt: Het plan van Houten gaat uit van 23000-30000 extra autoritten per dag.. Dit is een andere ambitie dan het met 20 procentpunten verminderen van het autoverkeer in dit mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht.	Wij snappen goed dat een gemeente als Houten qua stedelijkheid en nabijheid niet vergelijkbaar is met de gemeente Utrecht en dus ook andere doelen stelt ten aanzien van het autoverkeer. Wat ons bindt is een gezamenlijk ontwikkelperspectief, opgesteld door programma U Ned: Utrecht Nabij. Daarin stellen we onder meer dat we ons inzetten voor nabijheid en duurzame mobiliteit. Op regionaal niveau verankeren we dit in het Integraal Ruimtelijk Perspectief, de regionale omgevingsvisie.

		Het is aan iedere gemeente afzonderlijk om dit perspectief door te vertalen naar gemeentelijk beleid.
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.	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.

	Verder mis ik in het plan beleid ten aanzien van weesfietsen. Overigens maak ik veel gebruik van deelauto's en ben het dan ook eens met het beleid hieromtrent.	Dit wordt verder uitgewerkt is de Nota Fietsparkeren bij de Parkeervisie.
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.	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.

	Anderzijds uit een levendig functioneel bestemmingsgericht netwerk dat bewoners naar scholen, winkels en werkplekken leidt. 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	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.

	Mobiliteitsplan. 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	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.

	Bij de cijfers over de verdeling van vervoerwijzen en prognoses voor 2040 op blz. 19 en 21 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.	Dit kunnen we meenemen bij het ontwikkelen van voetgangersnetwerken. Zie hiervoor de aanpassing in het Mobiliteitsplan zoals beschreven in paragraaf 3.2 van de Nota van Beantwoording.

	Ook voor voetgangers denken we in netwerken, en wel op twee schaalniveau's. Lokale 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	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.

	• het groene stadswandelnetwerk bevindt zich op 5 minuten lopen vanaf elke voordeur. 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,	Dank u wel, daar zijn we blij mee.

	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 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.	Met het mobiliteitsplan hebben we nog niet de concrete maatregelen uitgewerkt tot zo'n niveau dat er besluitvorming 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	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.

	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. 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.	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.

	•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 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	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. 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

	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. 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	termijn kan een spoorlijn Breda – Utrecht – Almere (of een variant daarop) daar prima op aansluiten. 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.

	Deel 3. Versterking van het regionale OV-netwerk *Schaalsprong regionaal openbaar vervoer* 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.

	•*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*	Dit lijkt ons logisch en sowieso bent u aangesloten bij het Rocov. 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.

	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 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	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

	veilig te lopen. Al deze belangen conflicteren op enkele plaatsen in Utrecht. Met als gevolgen dat minder mensen dan we willen zich te voet of per fiets verplaatsen en ook het openbaar vervoer vervoer minder reizigers trekt dan wenselijk. We zoeken graag samen met andere belangengroepen en de gemeente naar creatieve oplossingen om de conflicten goed te beheersen. Van de gemeente verlangen we behalve creativiteit ook de bereidheid te investeren in infrastructuur waar nodig. *Onze verzoeken:* •*Uw inzet om de bediening van de binnenstadsas op peil te houden met behulp van de inzet van trams.* •*Uw inzet om de problemen van een te zware druk van en op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer op en rond de binnenstadsas te verkleinen.* •Ontwikkel deze zaken in nauw overleg met belangengroepen en OV-partners. *Ontsluitend vervoer in de binnenstad* Rover Utrecht vindt dat er in de binnenstad enkele gebieden zijn die beter bediend kunnen worden met openbaar vervoer. We vragen de gemeente twee van die wensen actief te ondersteunen: •Buslijn 2, die het Domplein, het Museumkwartier en het Ledig Erf bedient, kan beter. Vanaf 2003 is de vroeger populaire lijn teruggebracht tot een lusje in één richting. In de jaren vanaf 2013 heeft de lijn bovendien een niet erg betrouwbare service geboden. Wij zouden graag zien dat de lijn aantrekkelijker gemaakt wordt. Uitbreiding van de route tot het station Vaartscherijn kan helpen, en de lijn zou weer in twee richtingen moeten rijden.	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. 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.

	•Jarenlang (tot ongeveer 1980) reden er buslijnen via Tolsteegsingel en Maliesingel. Buslijn 2 heeft er momenteel een langdurige omleiding, met enkele tijdelijke haltes. Wij horen vaak de wens om hier weer per bus te kunnen komen, bijvoorbeeld om het Spoorwegmuseum te bezoeken. De moeite waard om te onderzoeken of hier een vaste buslijn kan komen. *Ons verzoek:* *<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:*	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:

	•*Steun voor de SUNIJ-tramlijn via de Graadt van Roggenweg – Anne Frankplein – Europalaan.* •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 rijden nog meer voertuigen (trams en bussen) door de wijken, waardoor HOV-routes meer overlast geven - 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.	Daar zijn wij blij mee.

	Het mobiliteitsplan wil dat er bij het gebruik van de genoemde vervoerwijzen geen knelpunten in de weg staan. 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**	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.

	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. 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	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.

	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 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	Met dit mobiliteitsplan stellen we primair vast welke fietsverbindingen in de periode tot 2040 gewenst zijn om de fietsstromen tussen buurten en wijken en van en naar de regio te faciliteren. Dit noemen we het hoofdfietsnetwerk. De figuur Fietsnetwerk 2040 geeft aan welke verbindingen daarin gewenst zijn. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan stellen we niet de exacte routes vast, dat volgt later bij de uitwerking van het desbetreffende project. 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.

	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 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	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.

	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 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.	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.
	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**	Zie ook paragraaf 2.6.9 Gebiedspecifieke vragen en routes

	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 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	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

	• • 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. 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	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 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.

	fietsstroken, moet de maximumsnelheid 30 km/uur bedragen en de auto-intensiteit 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	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

	op de Tolsteegsingel was de hoogst gemeten snelheid 108 km/uur, dat is meer dan zorgwekkend, dat is ernstig! **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. • • <u>Er moeten wat ons betreft zoveel mogelijk verkeerslichten worden verwijderd.</u> 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. • • <u>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".</u>	verdwijnen is een afweging waarin meerdere belangen worden afgewogen. 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.

	• • 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. 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	Zie paragraaf 2.15.8 Resultaten verkeersmodel

	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 *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.	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

	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 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</u>	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 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.

	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. • • 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	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. Wij verwijzen naar de reactienota Lombokplein en de raadsbrief over het Lombokplein van 17 februari 2021 met een uitgebreide toelichting over (inrichtings)keuzes.

	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 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.	Zie reactienota Lombokplein

	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 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**	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

	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. 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	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 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.

	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"** 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.	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 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

	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 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	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. 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 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**. **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	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. 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:

	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 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.	- 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. 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

	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. **Het voorgestelde busnetwerk** Helaas is het nog niet gedaan met de misère. <u>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.</u> <u>De “dikke lijnen”</u> 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. <u>De “dunnere lijnen”</u> 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	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. In het Mobiliteitsplan is het busnetwerk niet tot op lijnniveau uitgewerkt. Daarom geven we geen reactie op uw suggesties.

	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 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** <u>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</u>	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.

	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. **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.	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.

	[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.	
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*	Dat vinden we fijn.

	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 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.	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.

	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 - 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.	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.

	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 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	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.

	leidt de parkeerdrukmeting en geconstateerde parkeeroverlast tot invoering van betaald parkeren.	
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>	Hier zijn we het mee eens.

	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 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. 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. <u>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.).</u> 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. <u>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).</u>	Met het Mobiliteitsplan stellen we geen concrete projecten en daarmee geen prioritering vast. 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.

	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. 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	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

	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?) D. Ring Utrecht <u>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).</u> <u>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.</u> 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. <u>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?</u> 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	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. 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.

	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 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	Station Overvecht is ons inziens niet een logische plek voor P+R.

	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. 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?	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. 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.

	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 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 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	Dit heeft vaak te maken met dat voor voetgangers en fietsers andere ontruimingstijden gelden en voetgangers vaak in 2 keer oversteken en fietsers niet.

	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. 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 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.'	Voor beantwoording zie de beantwoording van inspraakreactie 35.

	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	
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).	Voor beantwoording zie paragraaf 2.13.4 in de Nota van Beantwoording en de beantwoording van inspraakreactie 25.

	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 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. <u>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.</u> 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:	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.

	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 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.	Overigens blijft het voor auto – en vrachtverkeer mogelijk om over de singels te rijden, maar is dit geen route met een snelle doorstroming.
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	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.

	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. Wij pleiten daarom voor een beveiligde 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.	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!

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.

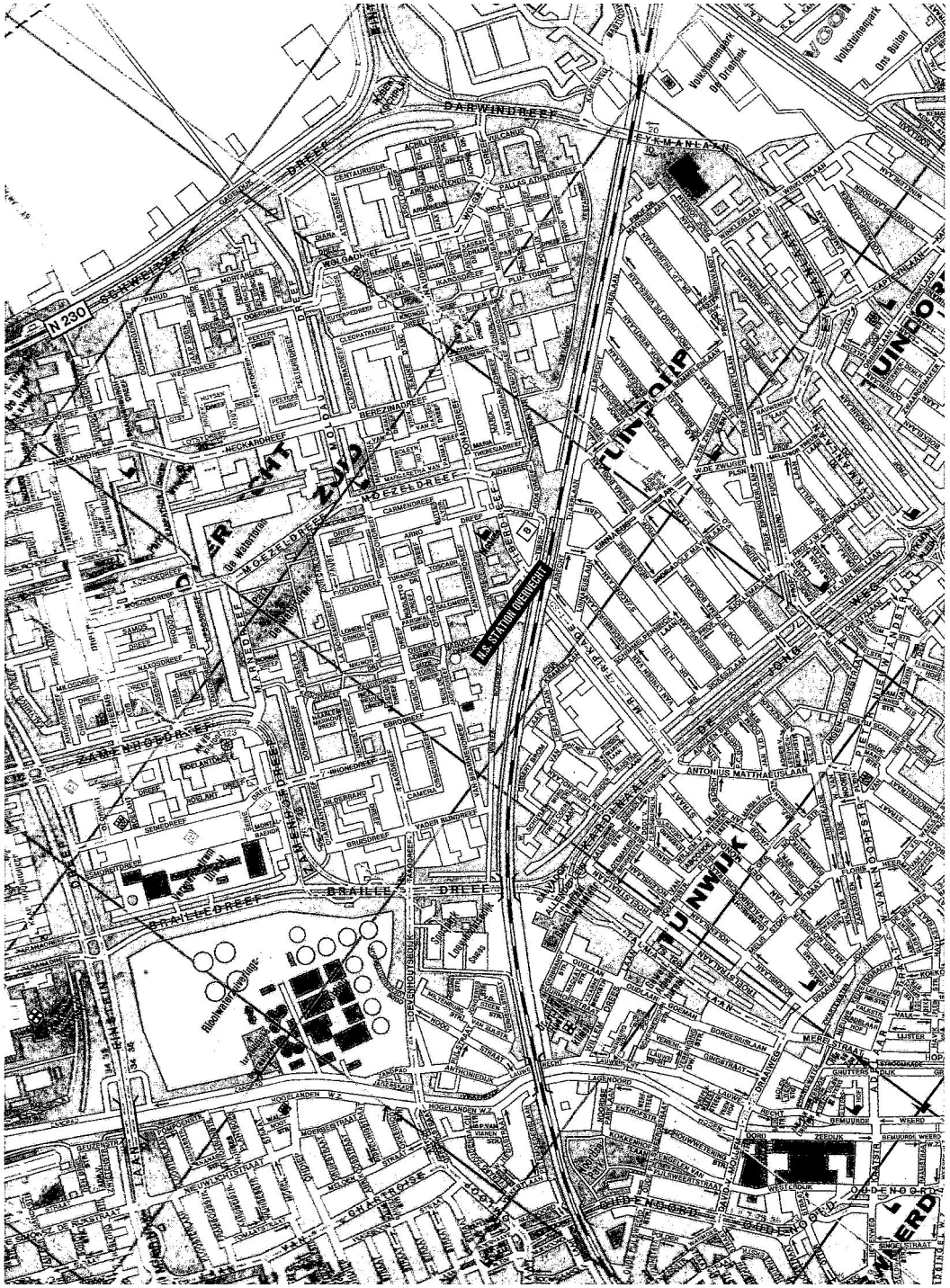
De Aanvullende Zienswijze is te vinden op onze website, maar wij sluiten hem ook bij.

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



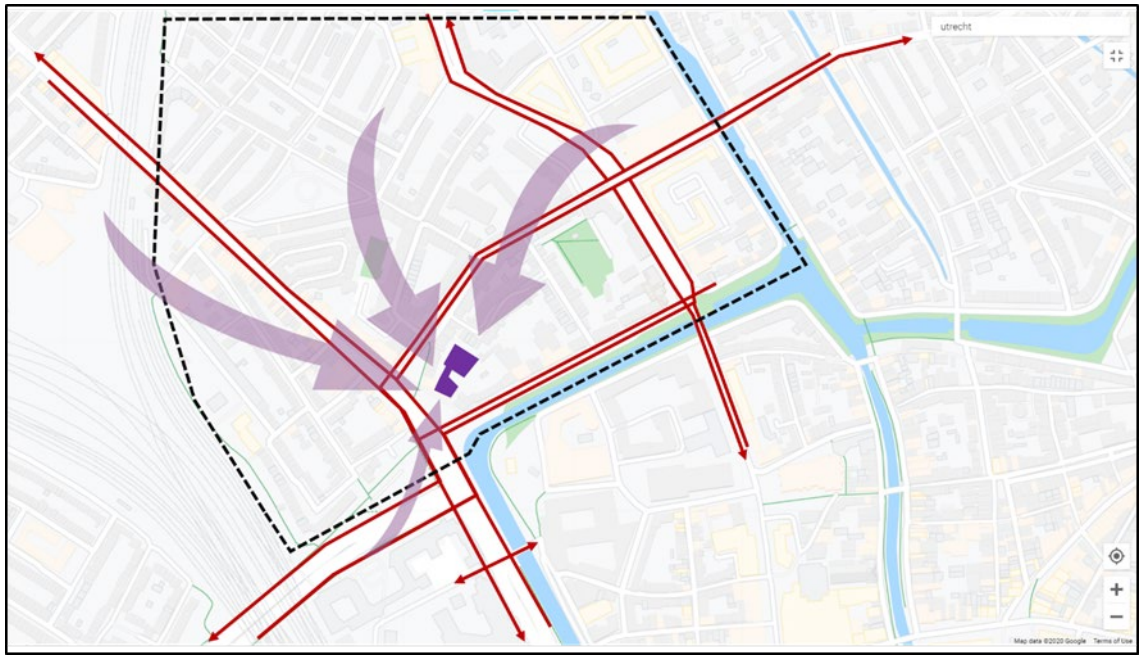
Figuur 12. Beschouwde tracé HOV Oost/West.

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.

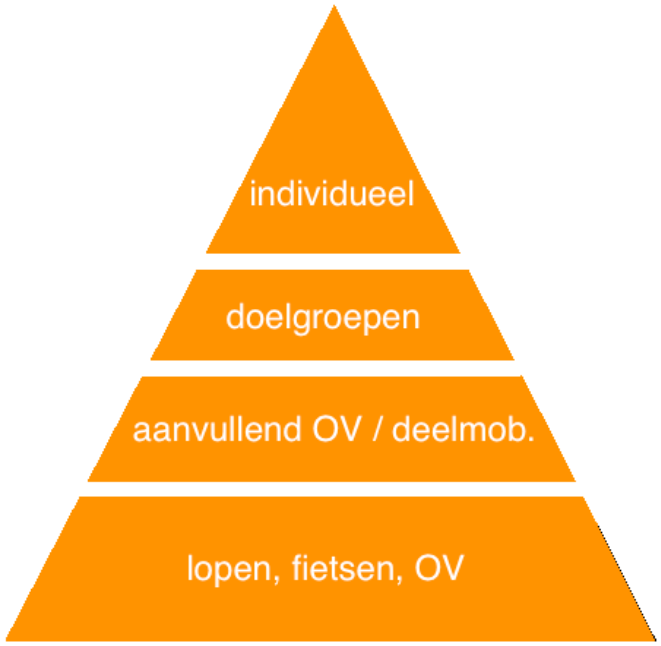
Lunetten - USP
Bij het station kruist de baan de spoorlijnen onderlangs om ten noorden van deze spoorlijnen aan te sluiten op het tracé van de Uithoflijn. Vanwege de beperkte restcapaciteit van dat tracé is het uitgangspunt een ligging parallel aan de trambaan in plaats van gecombineerd gebruik. Bij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

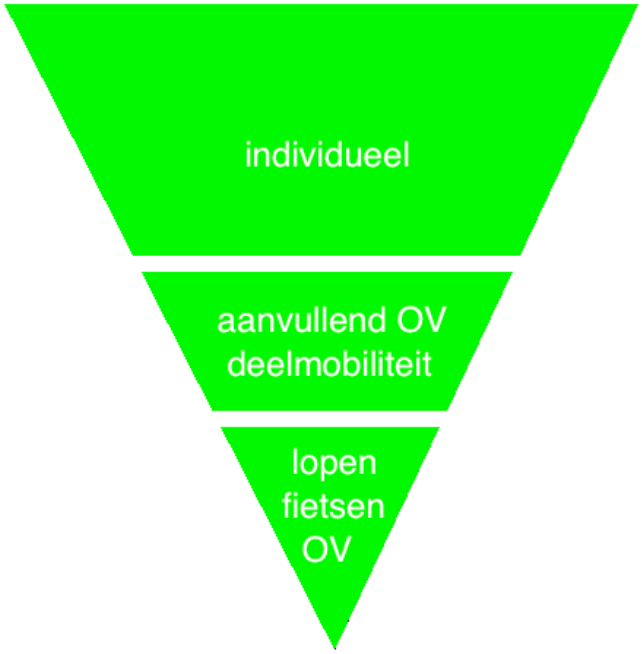
Bijlage bij inspraakreactie 40



Bijlage bij inspraakreactie 43

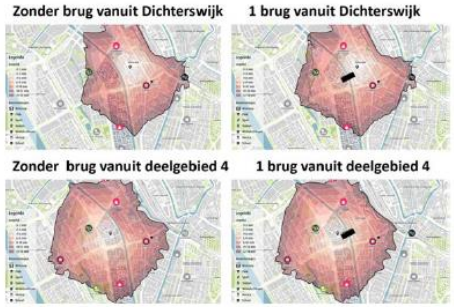


Hiërarchie vervoersmodaliteiten
voor de stad Utrecht,
mobiliteitsvisie 2040



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




Zorgvliet
Rasloord
Polder Rozendaal
Schalpwijk
Stoomgem
De Horst
Sint Antonie dijk

.







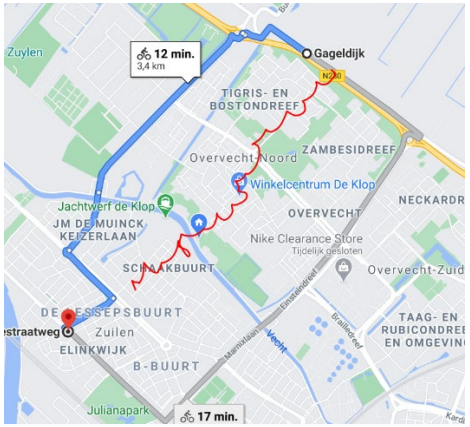


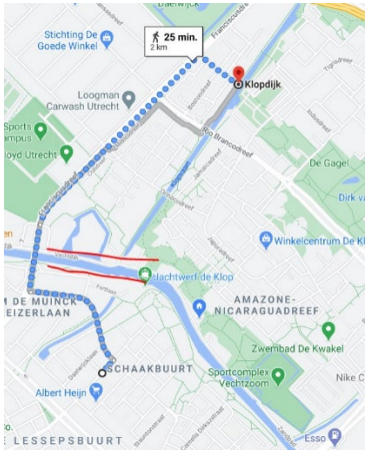




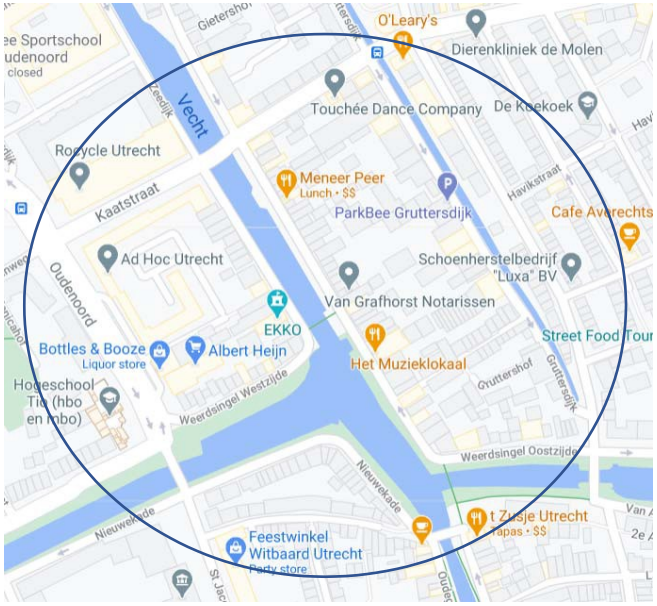


Bijlagen bij inspraakreactie 133





Bijlagen bij inspraakreactie 134

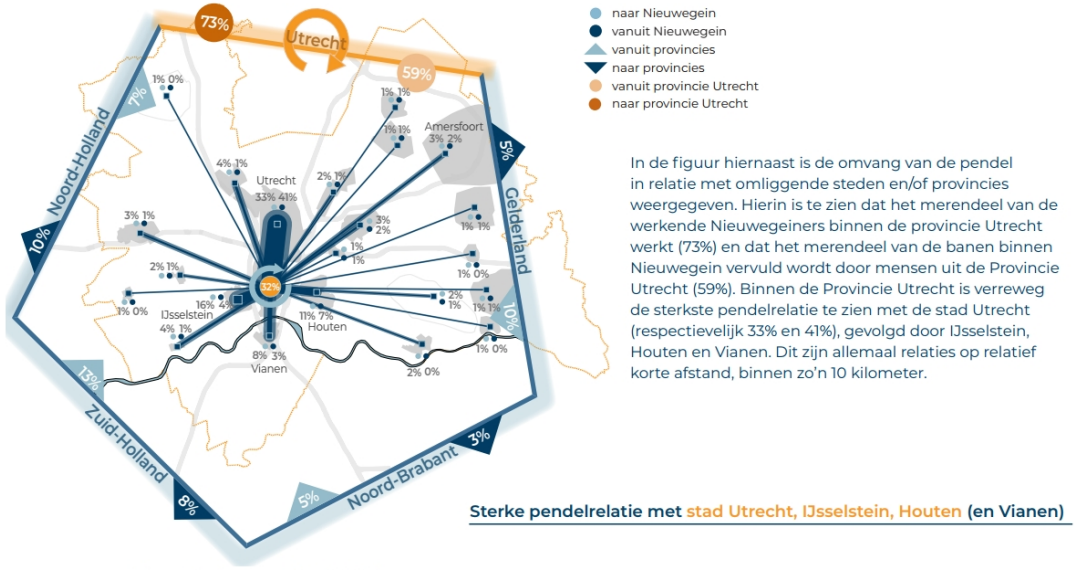








Bijlage bij inspraakreactie 139

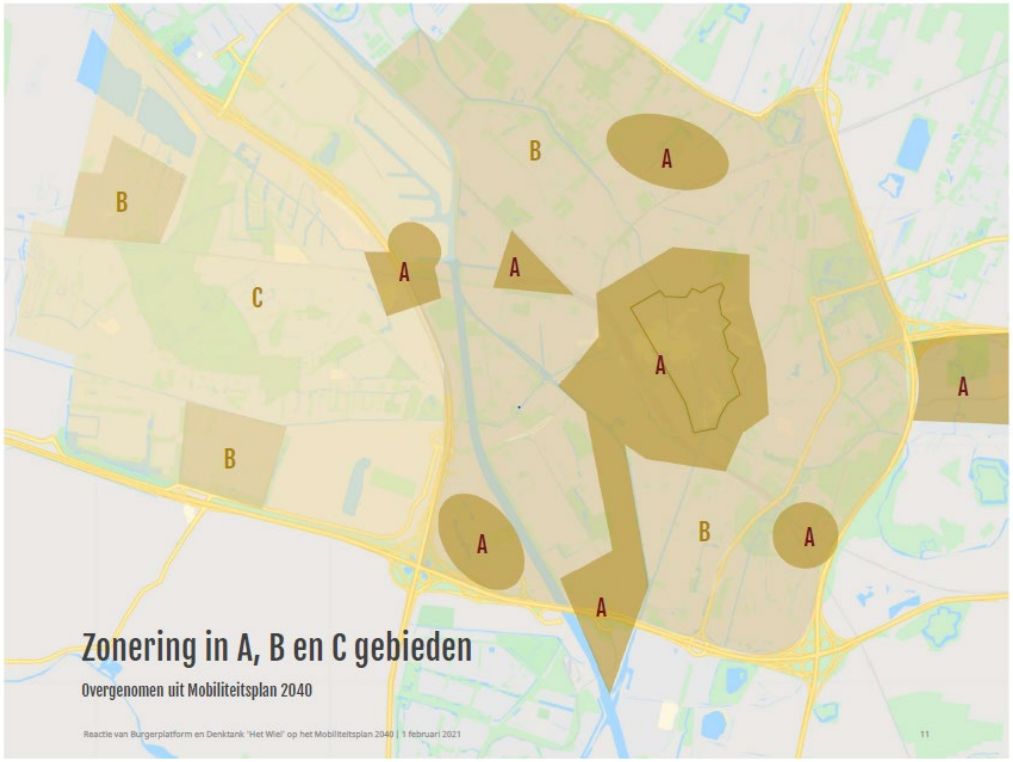


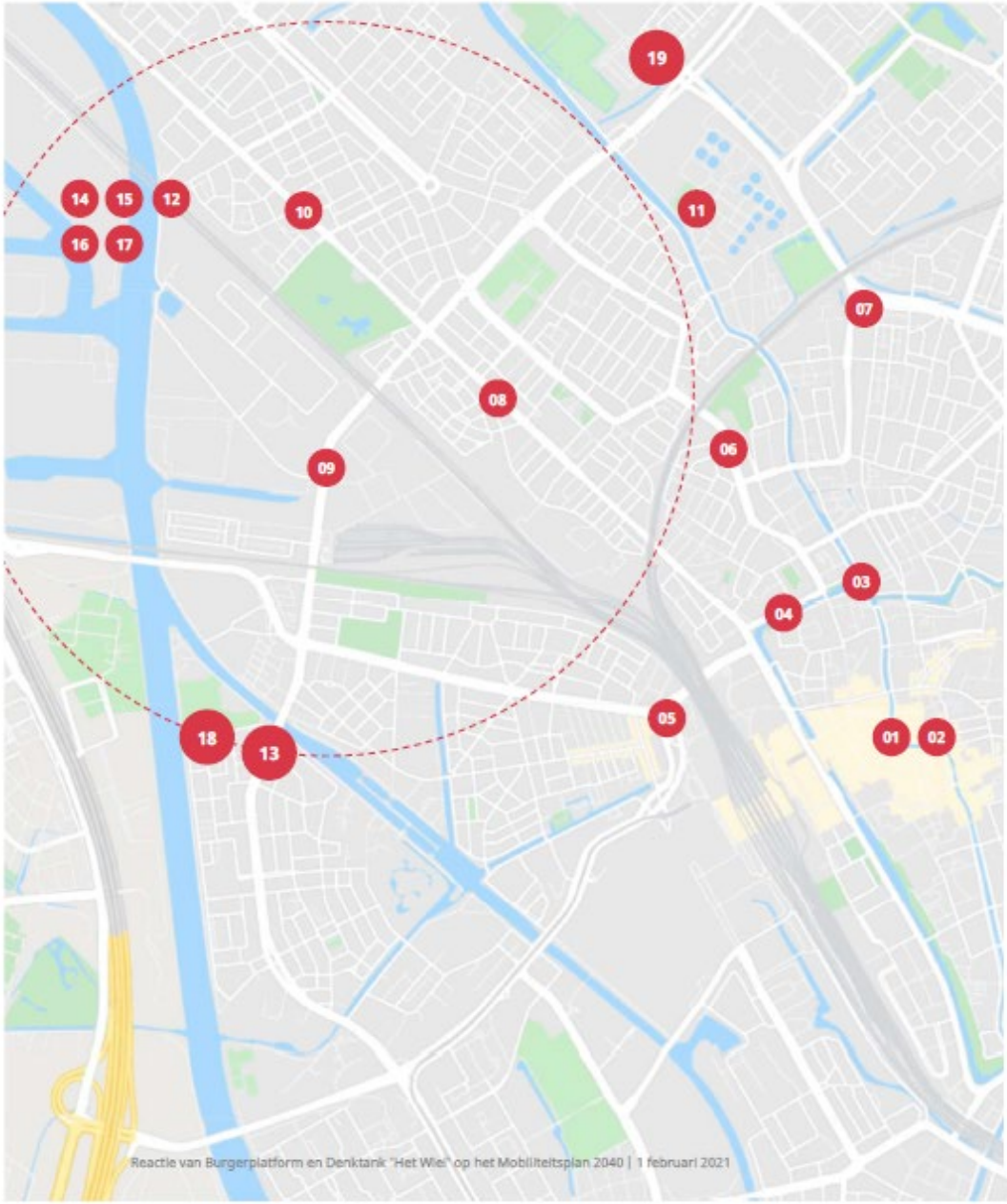
In de figuur hiernaast is de omvang van de pendel in relatie met omliggende steden en/of provincies weergegeven. Hierin is te zien dat het merendeel van de werkende Nieuwegeiners binnen de provincie Utrecht werkt (73%) en dat het merendeel van de banen binnen Nieuwegein vervuld wordt door mensen uit 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

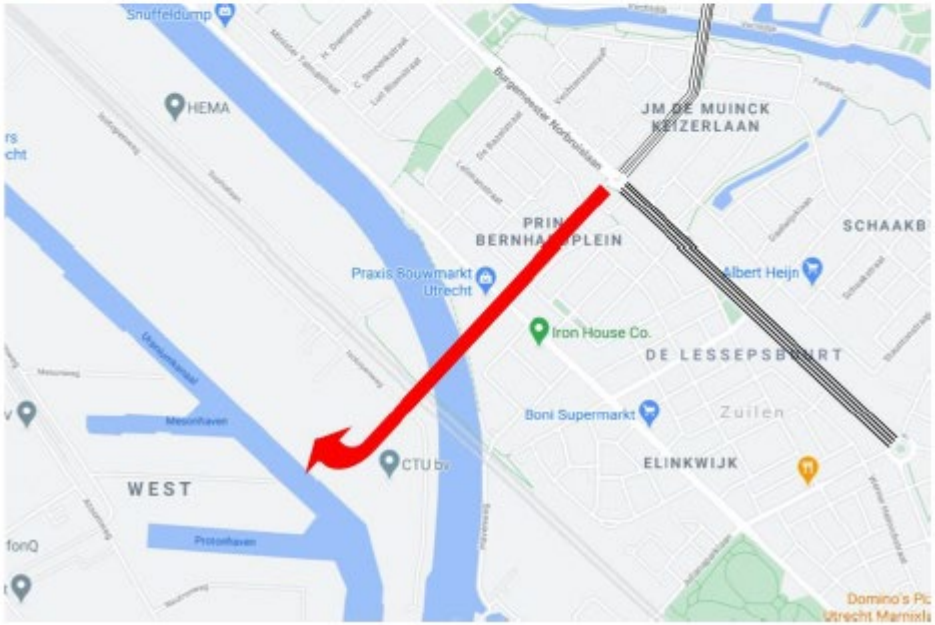
17 | Concentreren industrie op Lage Weide en herontwikkelen Industriehaven als woon & werkgebied

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

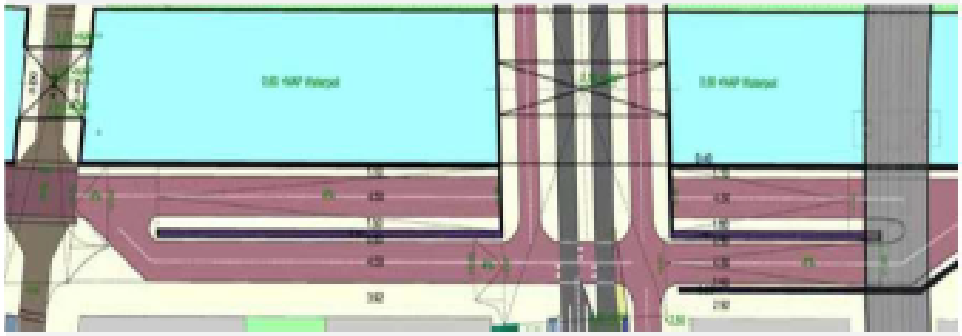
19 | Wegversmallingen maken in Overvecht in het kader van inrichten 30km/u zone.


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



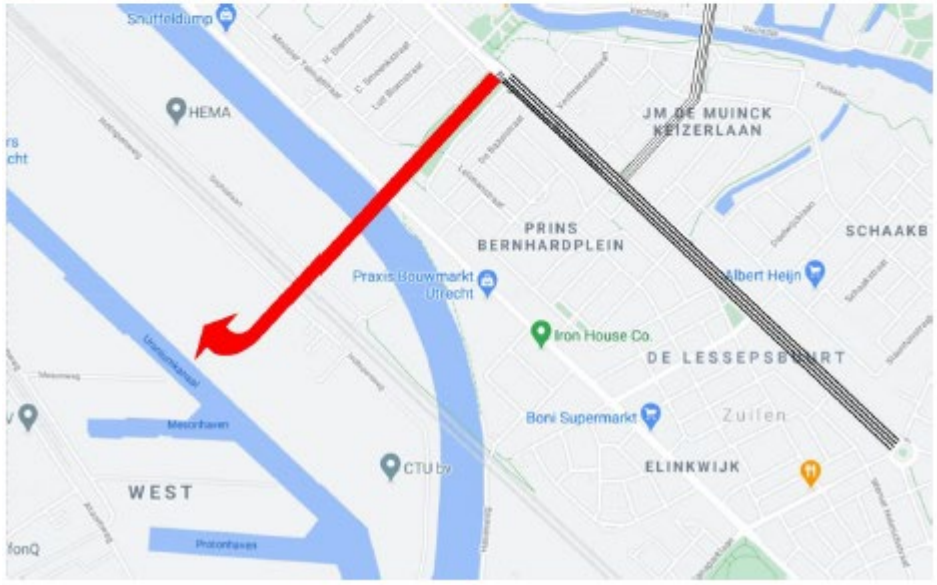
1. *Invoegen van hoog & laag fietsverkeer in 2 richtingen geeft gedoe en maakt bovendien de kruising Damstraat / Leidseweg onveilig*

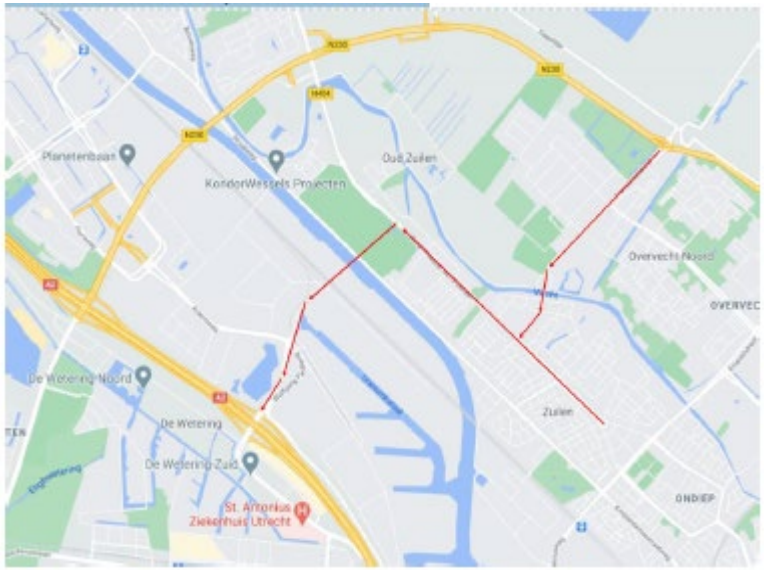
2. *Uit simulaties komt wat je erin stopt; wat **niet** goed is bekeken:*
   - *spreiding routes > óók Graadt v Roggenweg - Croeselaan*
   - *(m)eerdere afslagen vanaf Leidseweg > Graadt v Roggenweg;*
   - *opties: bij Sowetobrug / Muntkade, Koningsbergerst., Damstr.*
   - *effecten van minder auto's*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

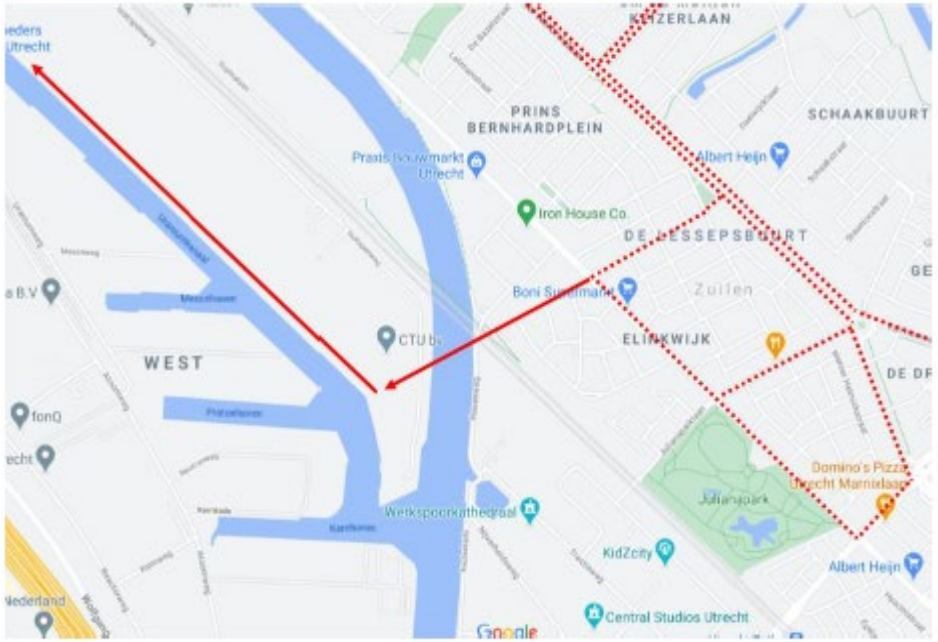




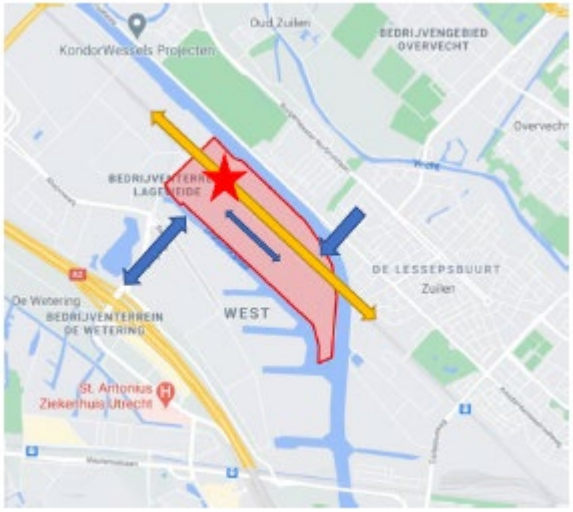

Planetenbaan
KondorWessels Projecten
Oud Zuilen
Overvecht Noord
De Wetering-Noord
De Wetering
De Wetering-Zuid
St. Antonius Ziekenhuis Utrecht
Zuilen
ONDIEP


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	+	+	-	+



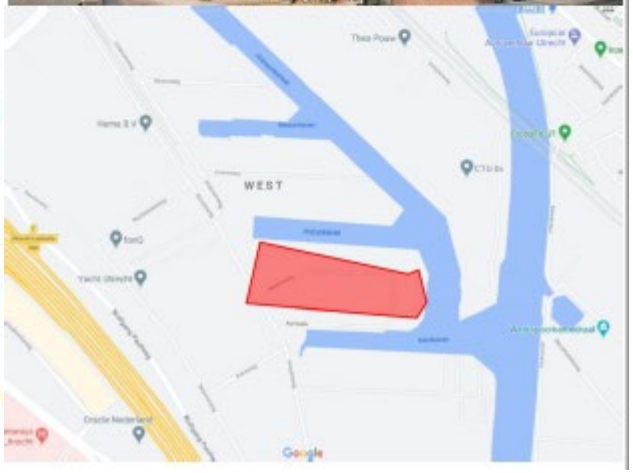









ZUIDEN-NOORD
ELINKWIJK
De Parel van Zuilen
JM DE MUINCK KEIZERLAAN
BEDRIJVENTERREIN LAGEWEIDE
PRINS BERNHARDPLEIN
Albert Heijn
Irish House Co
DE LESSEPSBUR
Zuilen
ELINKWIJK
WEST
Google


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.	

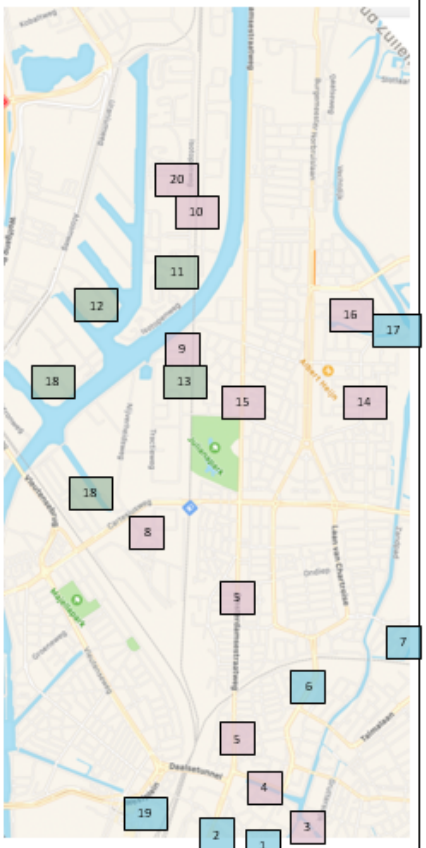
92	Vervoer voor iedereen We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij. Hiervoor moeten mensen zich kunnen verplaatsen en bij voorkeur zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat al het openbaar vervoer toegankelijk 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.

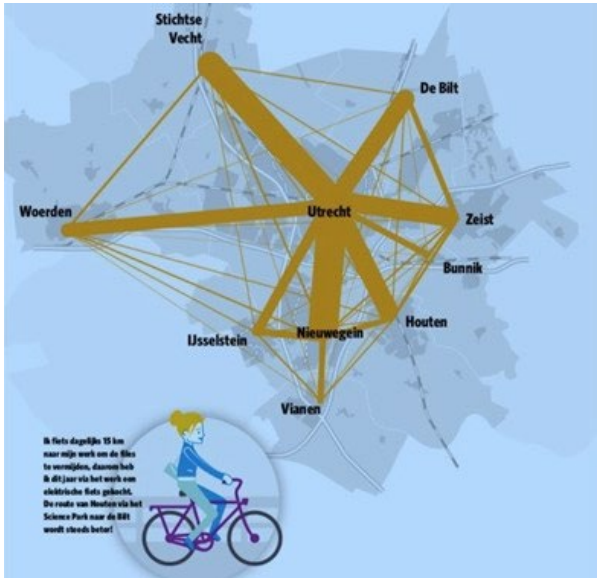
17 | Wegversmallingen maken in Overvecht in het kader van inrichten 30km/u zone.

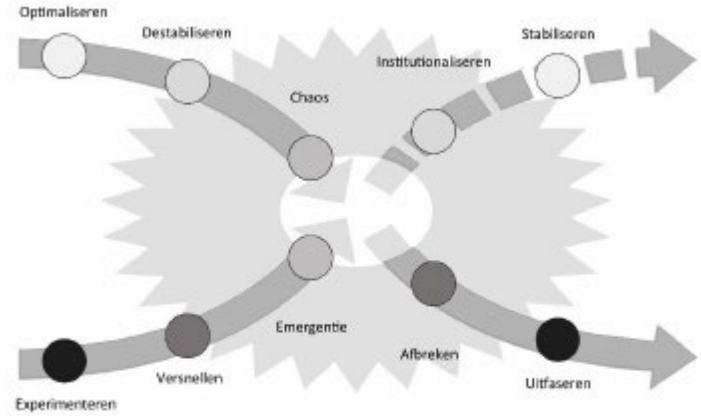
18 | Concentreren industrie op Lage Weide en herontwikkelen Industriehaven als woon & werkgebied

19 | Gelijkvloerse kruising fiets en auto op het Lombokplein

20 | Parkeren op afstand

Bijlage bij inspraakreactie 182

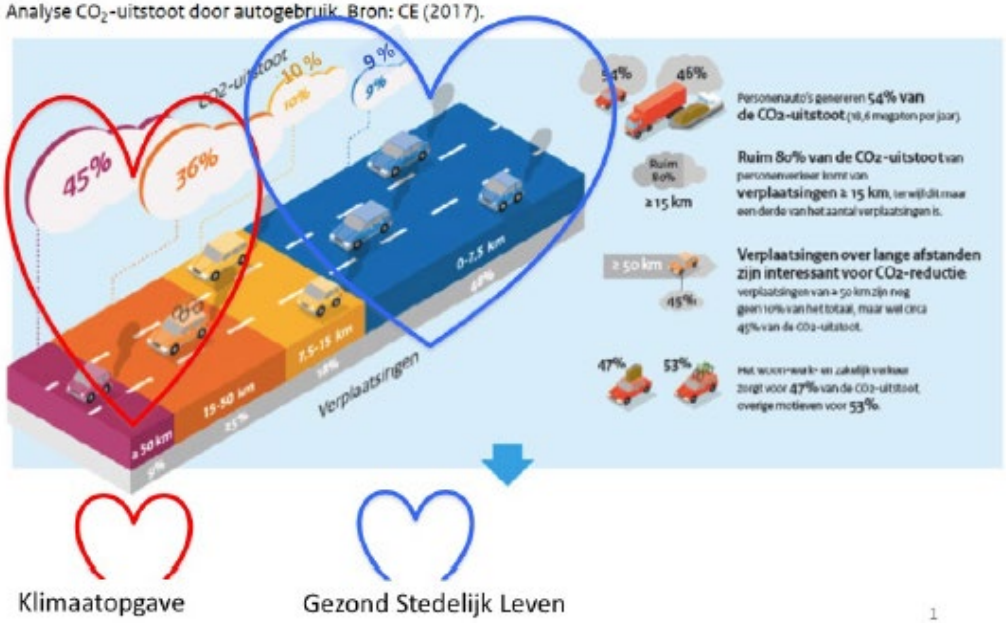




Figuur 1: Duiding staat van transitie op de x-curve

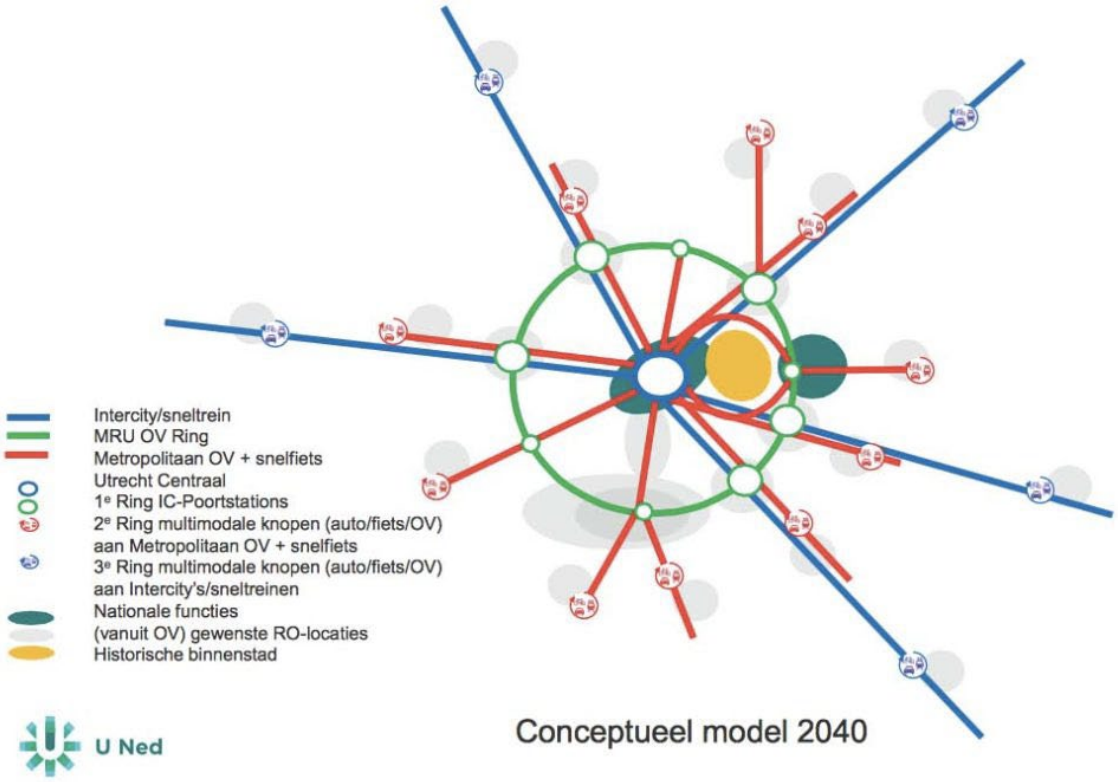
(E)-Fiets & Lightrail: twee kanshebbers voor meer duurzame mobiliteit

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



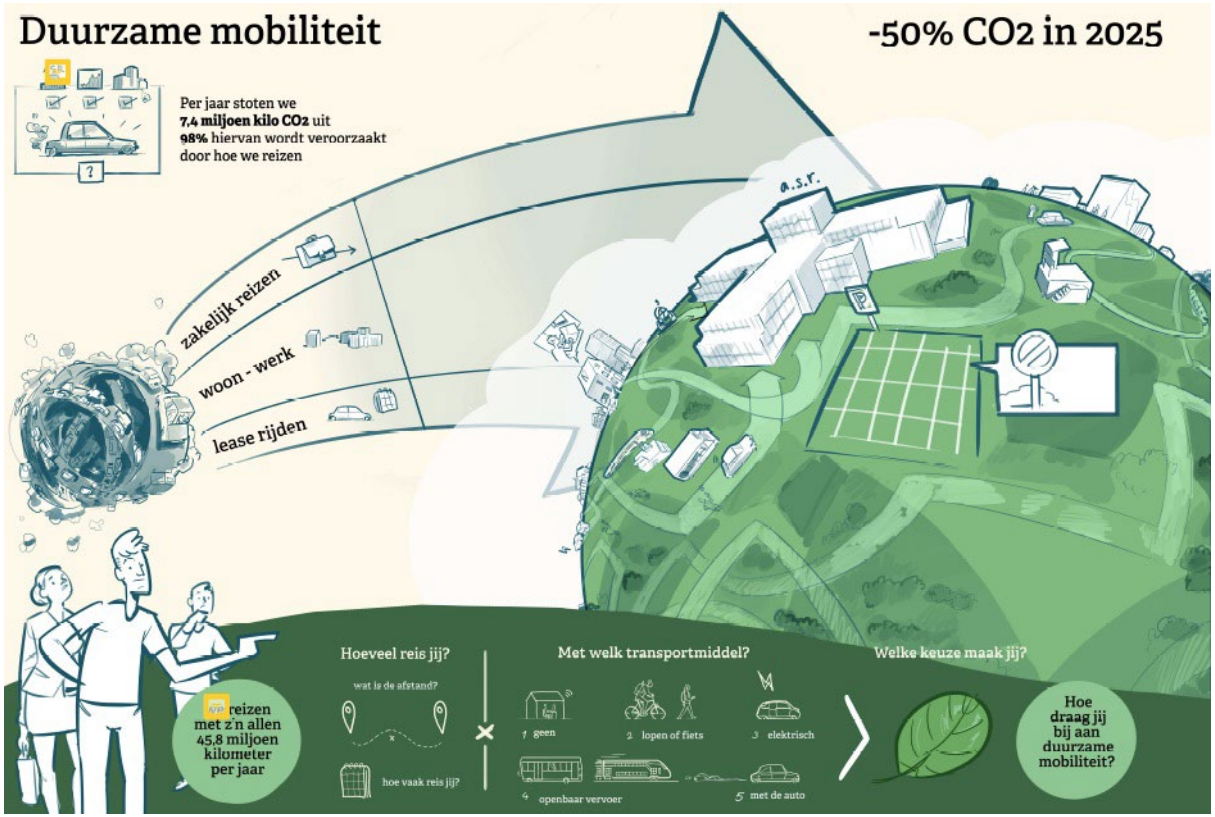
Klimaatopgave

Gezond Stedelijk Leven

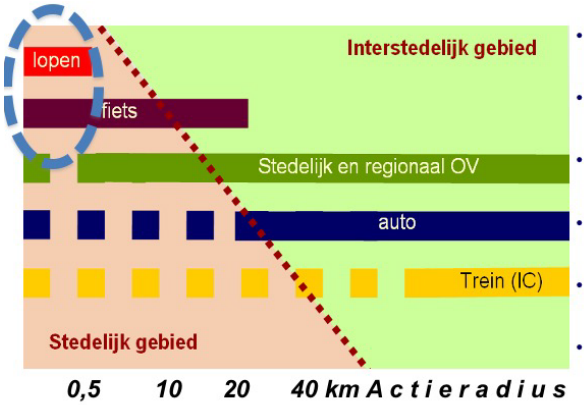


U Ned

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

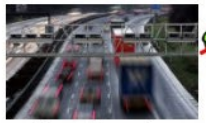
samenhangend OV-net



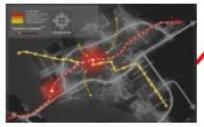
het nieuwe werken

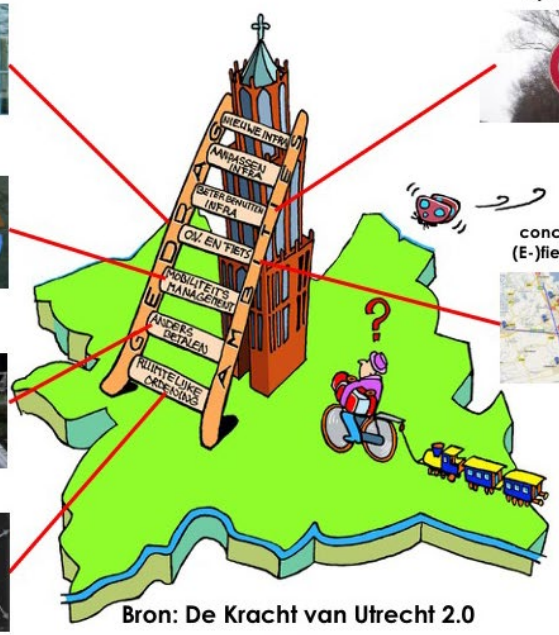


beprijzen vanaf ring stad in



slimme koppeling RO en mobiliteit





snelheidsverlaging op de ring



concurrerend (E-)fietsnetwerk



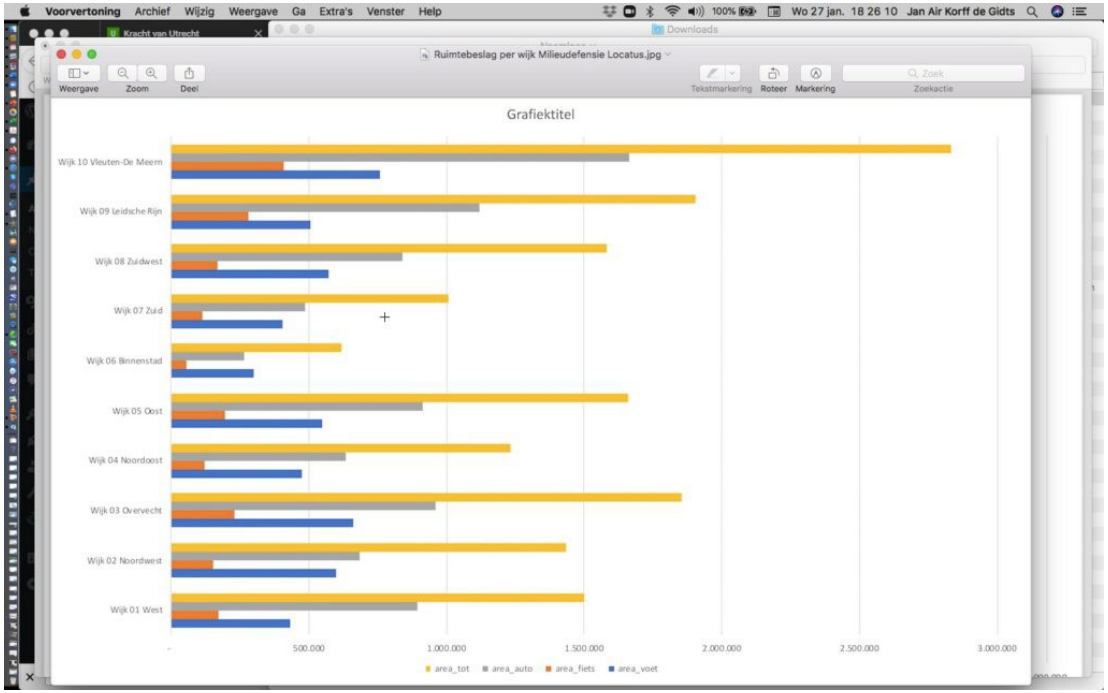


Bron: De Kracht van Utrecht 2.0

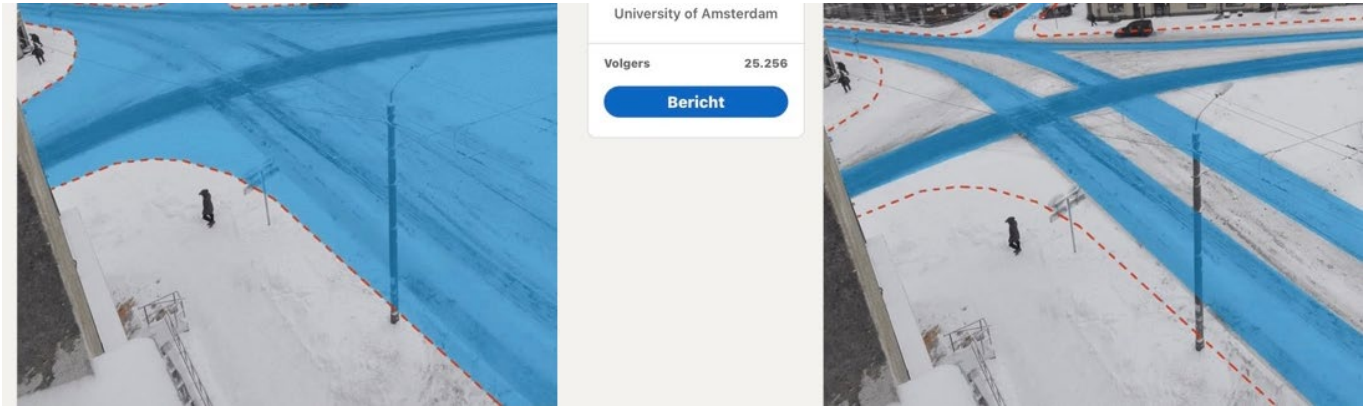
appm management consultants

STRATAGEM

Strukton

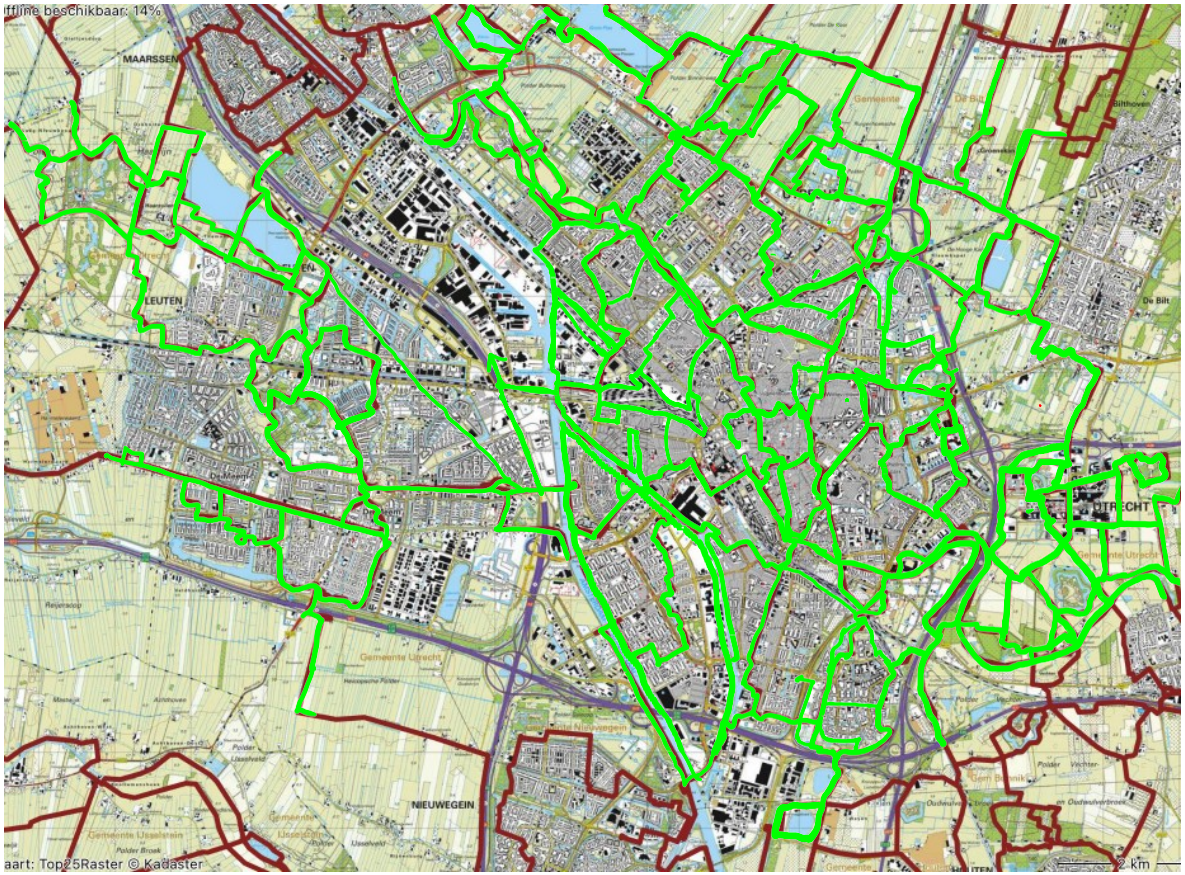


Bijlage bij inspraakreactie 184

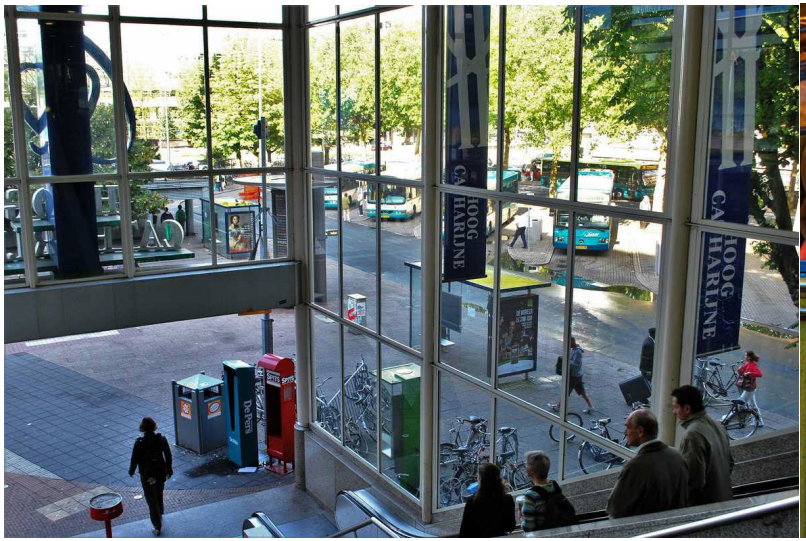




Bijlage bij inspraakreactie 187



Bijlage bij inspraakreactie 189



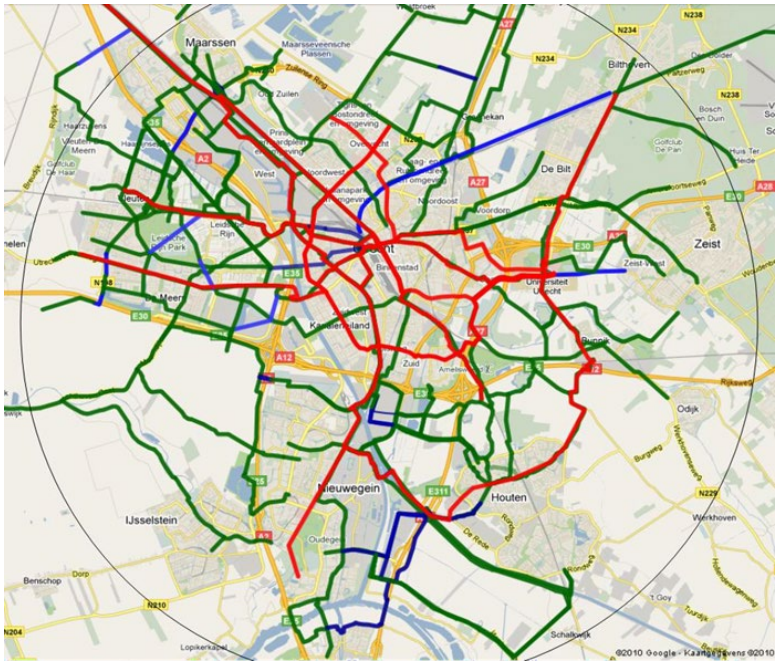


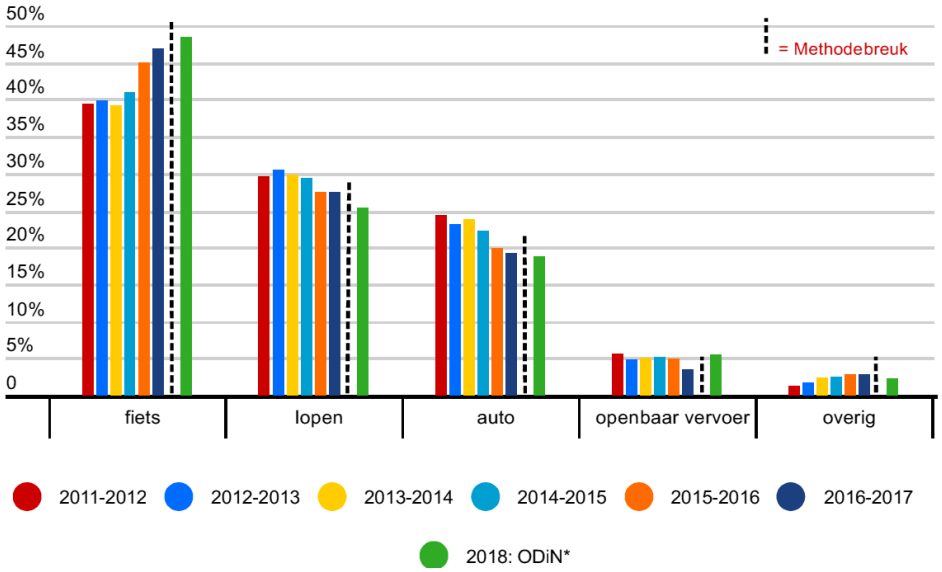






Bijlage bij inspraakreactie 190





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

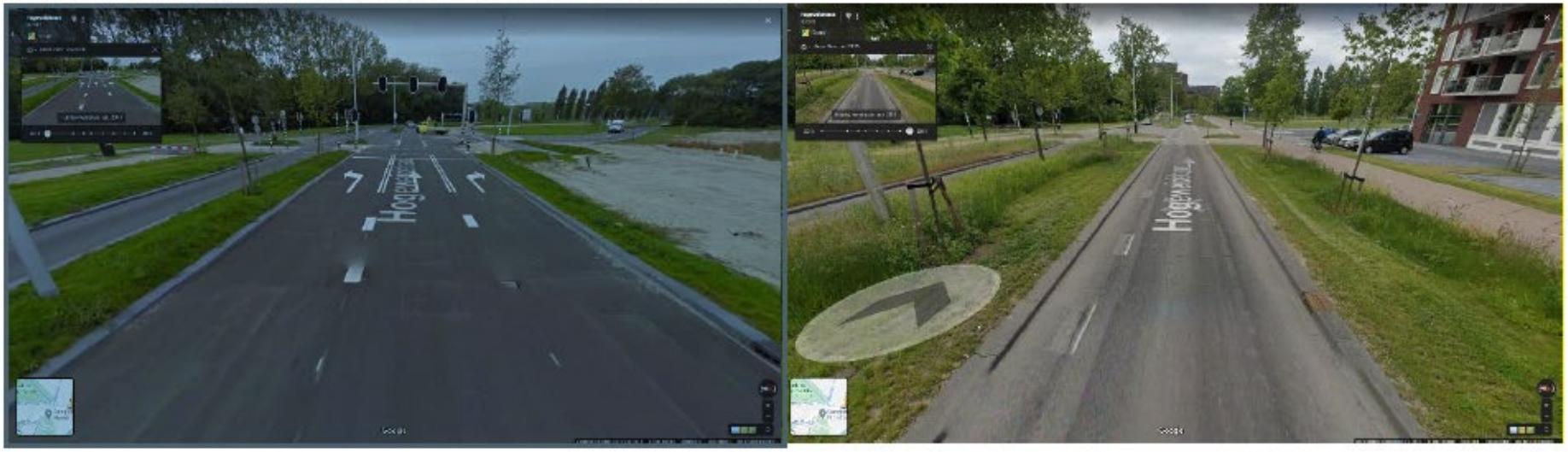
	Aantal ritten * 1000			
	2015			
	Auto	OV	Fiets	Totaal
ritten korter dan 15 km	461	135	417	1.013
ritten langer dan 15 km	218	142	12	372
ritten totaal	679	277	429	1.385
deel per vvwijze kort	0,46	0,13	0,41	
deel per vvwijze lang	0,59	0,38	0,03	

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



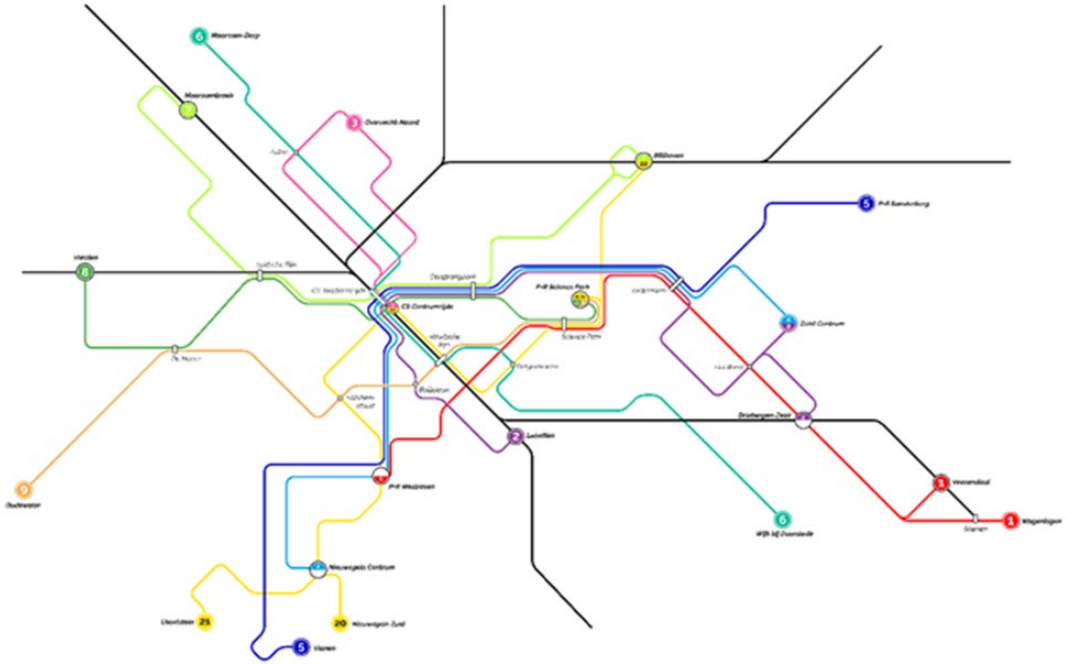
Tabel 4 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, referentie

		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%	

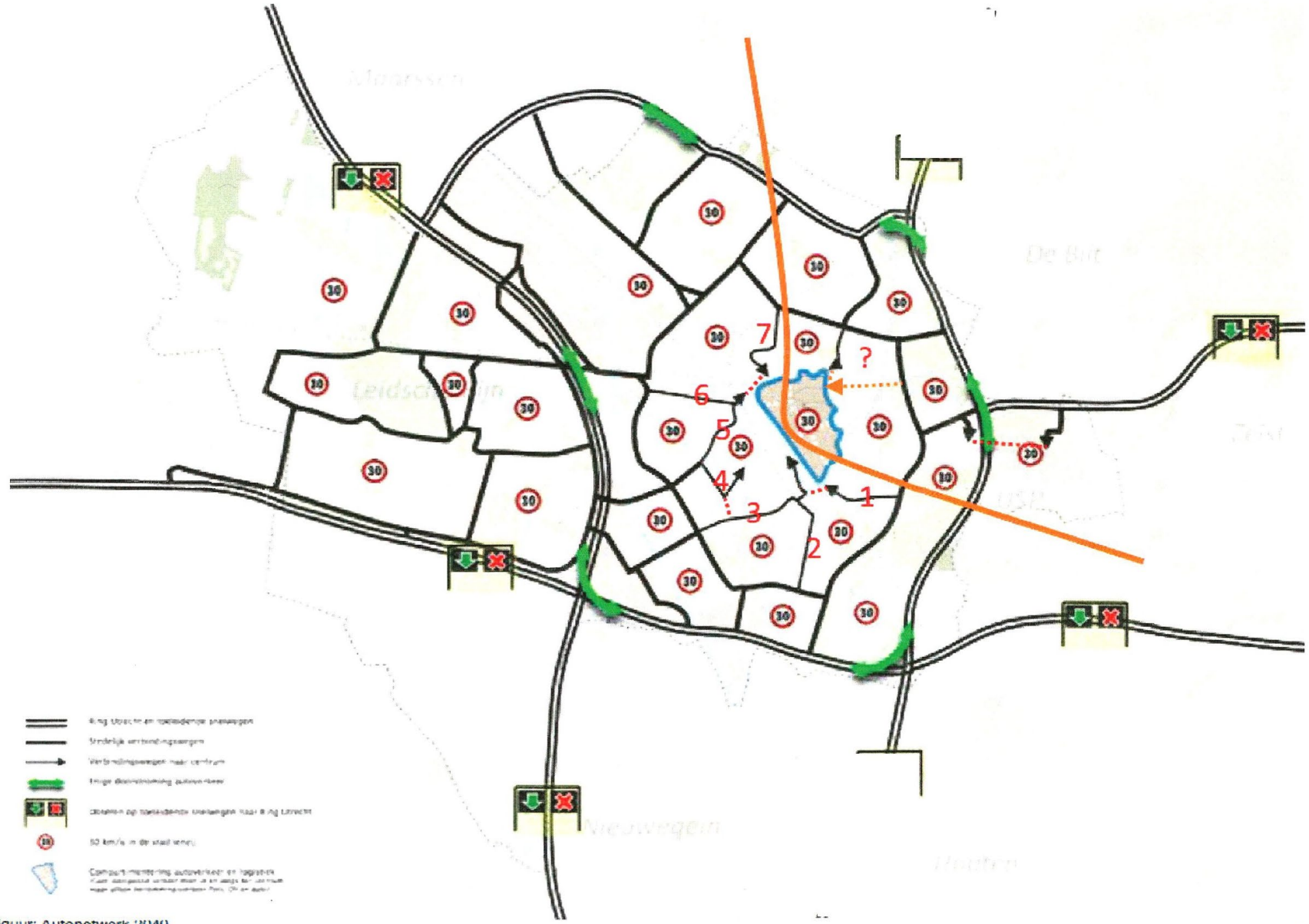
Tabel 5 Aantal ritten per vervoerwijze, per afstandsklasse en totaal, 2040, met mobiliteitsp

		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

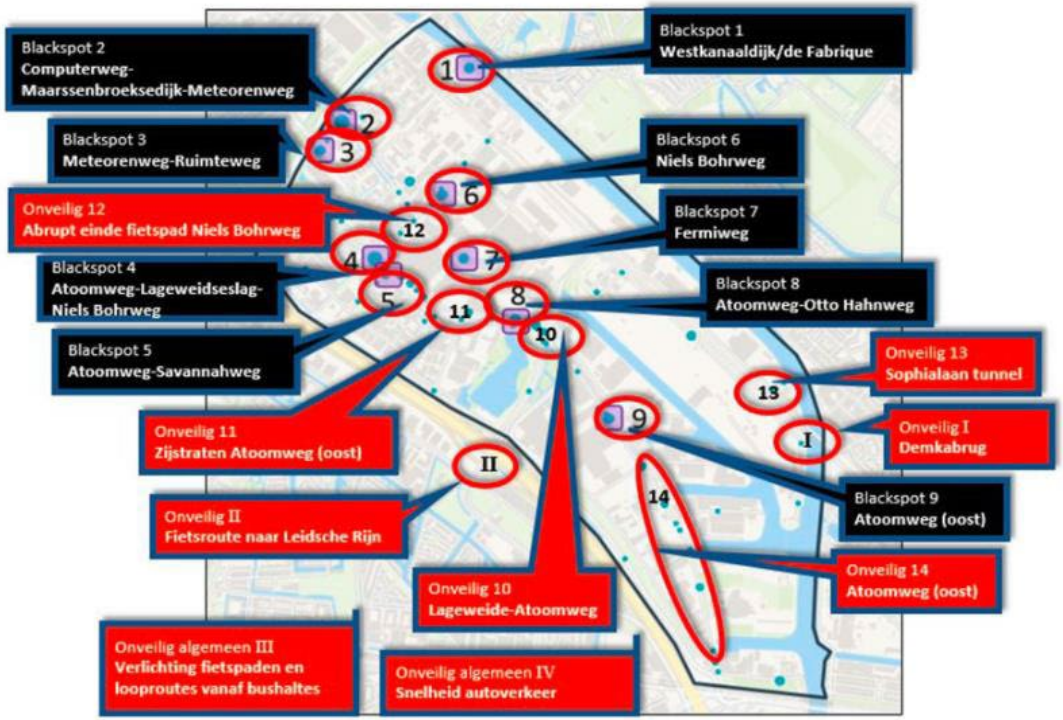


Bijlage bij inspraakreactie 199

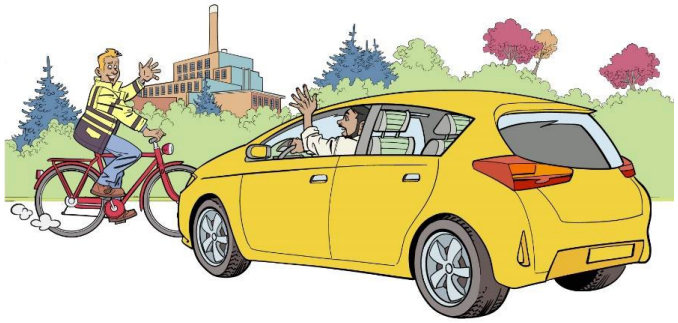


Figuur: Autonetwerk 2040

Bijlagen bij inspraakreactie 200







Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Provincie Utrecht
B. Hondelink/R. Haakma
Postbus 80300
3508 TH UTRECHT

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk	821E841C	**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte meneer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

Samenwerking met de regio
U geeft aan dat keuzes die in de stad gemaakt worden effect hebben op regionale schaal. Wij zijn ons daarvan bewust. Mede om deze reden hebben we u en de U10 intensief bij het opstellen van dit 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. Bij de verdere uitwerking zullen wij de regio en provincie blijven betrekken.
Grootschalige mobiliteitsmaatregelen onderzoeken we dan ook gezamenlijk met onze regionale partners in het programma U Ned. De bereikbaarheid van de regio als geheel is daarbij één van de hoofddoelstellingen. Bij stedelijke projecten met regionale effecten wordt u altijd als belanghebbende geconsulteerd. Dat geldt ook voor onze andere (regionale) partners.
Specifiek voor onze samenwerking op OV onderzoeken we op dit moment samen met u welke verbetermogelijkheden er voor de samenwerking zijn tussen provincie en gemeente. Gezien het toenemende belang van het openbaar vervoer voor de ontwikkeling van de stad en de vele overleggen die daarmee gepaard gaan is dat nu van groot belang.
Wij zien meerdere rollen voor ons als gemeente. 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 onder meer de haalbaarheid van hoogwaardige OV-verbindingen naar P+R's blijken.

CONCEPT

Openbaar vervoer

Wij zijn beide gebaat bij concurrerende en aantrekkelijke OV-reistijden tussen stad en regio. Dit willen wij realiseren 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. Onze ambitie is de OV-kwaliteit juist op regionale afstanden te vergroten. Juist op de wielverbindingen zetten we in op flinke reistijdverbeteringen.
Bovendien hebben wij nadrukkelijk aandacht voor bestemmingen binnen de OV-ring, bijvoorbeeld in onze gezamenlijke studie ‘Versnellen OV in Utrecht’. De bereikbaarheid van bestemmingen langs de spaken profiteren van het verbeteren van deze spaken. Andere bestemmingen profiteren door de ontwikkeling van de nieuwe OV-knooppunten, vaak op fietsafstand.
Wij verbeteren voor deze OV-lijnen ook de reistijd. Zoals u opmerkt leidt dat tot meer reizigers én lagere exploitatiekosten. Hier richten wij ons ook op door (her)inrichting van wegen waarbij OV voorrang krijgt, aparte OV-infrastructuur waar nodig en de toepassing van iVRI’s. (slimme verkeerslichten). Ook het gedeeltelijk overslaan van haltes of het (al of niet tijdelijk) gebruik van de snelweg als wielverbinding zijn mogelijkheden om de “netto”- snelheid van het OV te vergroten. Het zal echter in sommige situaties noodzakelijk zijn om de snelheid van al het verkeer te temperen, bijvoorbeeld omwille van de verkeersveiligheid.
Wij blijven graag met u in gesprek over de overeenkomsten, maar ook eventuele verschillen tussen ambities en inhoud van onze netwerkperspectieven. Het netwerkperspectief is ook een belangrijke bouwsteen voor een eventueel uitvoeringsprogramma om gestalte te geven aan de ambities over de kwaliteit van het OV-netwerk.

Daarnaast geeft u aan benieuwd te zijn welke mogelijkheden wij zien voor cofinanciering van de bijkomende exploitatiekosten. Wij verwachten dat de opbrengsten vanuit de groei van het OV-gebruik voor een belangrijk deel de extra exploitatiekosten kunnen dekken. Wij zien vooralsnog geen aanleiding om bij te dragen aan de exploitatiekosten van het OV, maar gaan graag met u in gesprek over de financiering van deze opgaven.
Ook merkt u op een kader te missen voor de fasering of prioritering van de financiële uitwerking. Wij hebben de fasering op hoofdlijnen opgenomen, evenals het afwegingskader dat wij gebruiken voor de bredere afweging om nut en noodzaak van maatregelen te bepalen en maatregelen te prioriteren. Wij stellen voor om de financiële uitwerking en onderbouwing de komende periode onder het programma U Ned uit te werken.

U schrijft te begrijpen welke lastige afwegingen voor de inrichting van de openbare ruimte nodig zijn. U geeft terecht aan dat er voldoende flexibiliteit ingebouwd dient te worden om ruimte te geven aan lopende studies in een sterk veranderende mobiliteitswereld. Dit ondersteunen wij en daarom is de passage ten aanzien van de binnenstadsas aangepast om die flexibiliteit te waarborgen.
Hierop sluit ook uw punt aan om in bepaalde gevallen in te zetten op ongelijkvloerse oplossingen. 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 inpassing, hoge kosten en barrièrewerking. Per locatie zal integraal gewogen moeten worden wat de beste oplossing is.
In het kader van flexibiliteit zijn wij, net als u, van mening dat techniek als middel moet blijven gelden en niet als doel voor de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk. Uitstraling, inpassing in en impact

op de omgeving zijn vanuit de gemeente ook belangrijke overwegingen om mee te nemen ten aanzien van doorontwikkelingen van techniek en specifiek tram- en/of busverbindingen.
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. Ook onderschrijven wij uw mening om de mobiliteitsontwikkelingen goed in het oog te houden om waar nodig bij te kunnen sturen. In de Utrecht monitor werken we al goed met u samen en delen we informatie over de mobiliteitsontwikkelingen in stad en regio. We gaan graag met u in gesprek om de mogelijkheden voor gezamenlijke regionale monitoring en (bij)sturing verder te bespreken.

Het verschil tussen de richtlijnen in loopafstanden baart u zorgen als het harde uitspraken betreft. 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 die gebieden van belang zijn, maar doen wij geen “harde” uitspraak over het precieze aanbod.

Fiets
Wij werken graag samen aan het faciliteren van de schaalspong. De totstandkoming van de snelfietsroutes en de aansluiting op het stedelijk netwerk is hier een goed voorbeeld van. We zijn verheugd te horen van de verkenning van snelfietsroutes tussen Houten en het Utrecht Science Park en een snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein. Aansluitend daarop hebben wij op basis van andere inspraakreacties ervoor gekozen om in onze fietskaart geen onderscheid meer te maken tussen het hoofdfietsnetwerk en de provinciale snelfietsroutes. Reden daarvoor is dat u en wij momenteel de tracékeuzes, inpassing en andere eisen aan deze routes nog onderzoeken.
Uw punt dat er wel een vraag over versterking van de specifieke routes om de binnenstad heen, maar niet over het stedelijk fietsroutenetwerk als geheel is opgenomen hebben we ter harte genomen. We hebben een extra vraag opgenomen in het afwegingskader te weten: “wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?”
Aansluitend hierop kijken we ook naar een brede belangafweging, met aspecten als inpassing en barrièrewerking. Dit moet onderdeel uitmaken van de besluitvorming om de (door)fietskwaliteit te waarborgen bij bijvoorbeeld kruisend auto- of busverkeer in plaats van alleen tramverbindingen.

Auto
Wij begrijpen uw zorgen over de haalbaarheid van de strategie om de ring Utrecht ook tijdens de spits in enige mate te laten doorstromen door middel van dosering van verkeer op strategische plekken. Nader onderzoek moet uitwijzen of (een deel van) deze strategie haalbaar is. Dit onderzoek voeren wij gezamenlijk uit in de Mobiliteitsstrategie van het programma U Ned.
Een effectief instrument om de verkeersdruk te verminderen is betaald parkeren. U vraagt zich af waarom wij niet kiezen voor een actievere houding ten opzichte van betaald parkeren. Wij kiezen naar onze mening weldegelijk voor een actieve houding ten aanzien van parkeren, door een breed instrumentarium in te zetten. Enkele van deze instrumenten zijn: afspraken met werkgevers, lage parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen, uitbreiden van het betaald parkeren en mogelijkheid om lokaal parkeerplaatsen in te wisselen voor groen of andere (verblijfs)ruimte.
Ook zien wij 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 onder andere (naast de andere stappen in de mobiliteitsaanpak) bereiken door zowel P+R aan de ring (zodat bewoners minder de stad inrijden) en P+R in de regio (zodat forensen en bezoekers minder de stad inrijden) te organiseren.

Wij zien voor deze P+R's ook een functie in het opvangen van parkeren in andere delen van de stad. U vroeg zich af hoe wij dat in relatie zien met de ontwikkeling van die gebieden zelf. Zulke gebieden, zoals de A12-zone zien wij 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.

Specifiek vraagt u om inzicht in de effecten van het logischer maken van de route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp. Deze maatregel zou volgens u mogelijk leiden tot verschuiving van het probleem naar andere routes en wijken. Deze maatregel ontlast de Europalaan en belast inderdaad 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.

Overige opmerkingen
U vraagt zich af waarom wij het mobiliteitsplan 2040 al willen vaststellen en niet wachten op de goedkeuring van de RSU. Zo zouden keuzes van de RSU hun doorwerking kunnen krijgen in het mobiliteitsplan. We bieden de RSU en het mobiliteitsplan inderdaad gelijktijdig aan de gemeenteraad aan. Deze zijn in onderlinge samenhang opgesteld.

De term duurzaamheid is volgens u een veelvoorkomende term, maar u mist hierin expliciete doelstellingen. Dit is zo omdat we met dit mobiliteitsplan de grote lijnen uitzetten, maar op detailniveau nog geen concrete doelstelling hebben. De mobiliteitsdoelen liggen ons inziens meestal in het verlengde van de duurzaamheidsdoelen.

Dank voor uw waardering over de goederenvervoerstrategie. U vraagt zich af of dit ook voor langere afstanden is en u pleit ervoor de binnenhaven bij Lage Weide exclusief te bestemmen voor watergebonden bedrijvigheid. We beantwoorden die vraag niet in het Mobiliteitsplan. Op dit moment zijn wij met partijen in gesprek die interesse hebben om de binnenstad te bevoorraden via het water. Op Lage Weide en in de Liesbosch is een haven om goederen van grote schepen op kleine schepen te zetten en naar de binnenstad te vervoeren. Omdat de goederenstromen die de stad in gaan veelal een regionale herkomst hebben, betreft het een regionale aanpak. We zoeken dan ook de aansluiting met de provincie en Nieuwegein en de landelijke aanpak van modal shift.

Tot slot
Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 91. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

DATUM	26 januari 2021	TEAM	MOB/ET2
NUMMER	821E841C	REFERENTIE	B. Hondelink/R. Haakma
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	06 - 46 99 47 17/06 - 52 76 95 39
UW NUMMER		E-MAILADRES	bjorn.hondelink@provincie-utrecht.nl remco.haakma@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE		ONDERWERP	Reactie Mobiliteitsplan 2040

Geachte heer, mevrouw,

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 planhorizon 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.

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

College van Gedeputeerde Staten
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111

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.

<u>Specifieke aandachtspunten</u>
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:

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.

<u>Openbaar vervoer (punt 1 en 2)</u>
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 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 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 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 tramnetwerk 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 traminfrastructuur 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 grotendeels weg kunnen vallen. Techniek zien wij dan ook nadrukkelijk als middel en niet als doel voor de verdere ontwikkeling 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 busvoorzieningen nodig om de groeiende en verschuivende vervoervraag 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.

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.

<u>Fiets (punt 3)</u>
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?

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 regionale 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 u zelf ook al aangeeft moet is dit een onderwerp 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 A12-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 A12 via Papendorp logischer wilt maken door de omrijdroute in Papendorp te verkorten. Hierdoor wordt autoverkeer verleid om vanaf de A12 via Papendorp naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone te rijden. Heeft u inzicht in de effecten van deze maatregel? Wordt met deze maatregel de problematiek van de Europalaan niet (deels) verschoven naar andere routes en wijken?

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 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, 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,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Een afschrift van deze brief is verzonden aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht.

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/Mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

Gemeente De Bilt
Mevrouw Le Fèvre
Postbus 300
3720 AH BILTHOVEN

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte mevrouw Le Fèvre,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

U vraagt hoe wij de OV-bereikbaarheid van de binnenstad en de oostkant van Utrecht waarborgen voor busreizigers uit de regio De Bilt/Bilthoven (en vice versa) met behoud van de kwaliteit en reistijd van de huidige route.
De OV-bereikbaarheid van de binnenstad zal altijd geborgd worden. Hoe we daar precies invulling aan geven is een onderzoeksvraag voor de uitwerking. Er zijn meerdere ambities ten aanzien van de binnenstadsas die deels tegenstrijdig zijn. Het is niet mogelijk om én meer ruimte voor voetganger en fiets te creëren én de huidige kwaliteit van het OV-netwerk in stand te houden. Welke maatregelen mogelijk zijn om alternatieve reismogelijkheden te creëren, is nog niet uitgezocht. We kunnen daarom niet op voorhand de garantie geven dat de kwaliteit en reistijd van deze route(s) tenminste gehandhaafd blijven. We streven wel naar een hoogwaardige kwaliteit voor de spaakverbinding met De Bilt/Bilthoven. We zullen voorafgaand aan de besluitvorming altijd inzichtelijk maken wat de effecten op de OV-bereikbaarheid in termen van kwaliteit en reistijd zijn. Deze effecten worden zo meegewogen als onderdeel van integrale besluitvorming. De uitwerking onderzoeken we samen met de provincie en zullen u daarin betrekken. Hierover hebben wij inmiddels contact met u gezocht.

Tot slot
Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 172. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de

CONCEPT

inspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Aan:
College van B&W van Utrecht
t.a.v. wethouder mevr. L van Hooijdonk
Stadsplateau 1
3521AZ UTRECHT

datum:	26-1-2021	e-mail:	w.lefevre@debilt.nl	bijlage:	
uw kenmerk:		doorkiesnr.:	(030) 228 94 11	afdeling:	Gebiedsteam De Bilt
ons kenmerk:		contactpersoon:	W. Le Fèvre	onderwerp:	Zienswijze Mobiliteitsplan 2040

Geachte college,

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.

Met vriendelijke groet,
College van burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt,

de secretaris,	de burgemeester,
R. van Netten	mr. S.C.C.M. Potters

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein
Ruud Bijl
Postbus 1
3430 AA NIEUWEGEIN

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer Bijl,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

Lokaal autoverkeer
U onderstreept het belang van autoverkeer zo lang mogelijk via de ring te sturen. Maar u geeft aan dat dit voor u alleen gaat om verkeer van buiten de stad. Niet voor verkeer dat zowel een herkomst als bestemming in de stad Utrecht heeft. U bent bezorgd dat lokaal verkeer onnodig de rijkswegen zal belasten. Met het mobiliteitsplan stimuleren we niet dat lokaal verkeer via de snelwegring gaat rijden. Het beleid is er echter ook niet op gericht om het te ontmoedigen. 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 modelberekeningen tot gevolg dat er geen extra belasting van het snelwegennet rond Utrecht zal zijn door verkeer in, van en naar Utrecht, inclusief lokaal verkeer.

A12-zone
U betwijfelt of maatregelen zoals het verschuiven van de spitsknip Liesbosch naar Liesboschbrug niet elders knelpunten zal veroorzaken. Wij onderzoeken graag samen met u de effecten van verschillende maatregelen in het bredere kader van de toekomst van de A12-zone in U Ned verband.

Ook geeft u aan geen ruimte te zien in de Galecopperzoom voor een regionale parallelweg aan de A12. 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 een

CONCEPT

parallelweg aan de A12 een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned verband moeten worden onderzocht.

Goederenvervoer over water
U ziet alleen kansen voor distributie via water als de mogelijkheden hiervoor in regionaal verband goed worden onderzocht. Wij sluiten natuurlijk graag aan bij het overleg met buurgemeenten om de verdere mogelijkheden te onderzoeken en willen de suggestie meegeven om ook de provincie hierbij te betrekken.

Parkeren
U wilt ervoor waken dat parkeerproblemen in de stad worden ‘doorgeschoven’ naar de randen van de stad en regio. Wij zien Westraven vooral als een locatie voor parkeren op afstand 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 U Ned verband onderzoeken.

Fietsgebruik
U geeft aan graag te zien dat wij ons ook sterk maken voor fietsgebruik in de regio Utrecht en niet alleen in de stad. Dat is ook precies onze inzet, 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.

OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Sciencepark(-Zeist)
U geeft aan dat er voor u geen overstap op Westraven plaats hoeft te vinden. U ziet liever een directe verbinding. 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 Science Park vinden wij ook ongewenst, maar mogelijk wel acceptabel als dit noodzakelijk is om de totale OV-kwaliteit te verbeteren.

Tot slot
Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 81. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van deinspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

MINUUT	COLL
BESCH	Copy t.b.v.:
Afschrift t.b.v.:	

Postbus 1 3430 AA **Bezoekadres** Stadsplein 1 3431 LZ www.nieuwegein.nl
IBAN: NL49 BNGH 0285 0043 87 BIC: BNGHNL2G

Nieuwegein

Openbaar Domein

Contactpersoon Ruud Bijl
Telefoon (030) 607 18 33
E-mail r.bijl@nieuwegein.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Datum 27 januari 2021
Kenmerk
Zaaknummer
Berichtnummer
Onderwerp Zienswijze Mobiliteitsplan 2040.

Geacht college,

VERZONDEN 28 JAN. 2021

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 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 aangesloten op de hoofd-fietsroutes in de stad. Om het fietsgebruik tussen Utrecht en Nieuwegein te vergroten zullen we hierin samen moeten optrekken.

Nieuwegein

Kenmerk
Onderwerp Zienswijze Mobiliteitsplan 2040.

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.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

Ellie Liebregts
secretaris

Frans Backhuijs
burgemeester

Bijlagen
Kopie aan

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

ProRail
H.R. Broekroelofs en H. Homan
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040 en RSU 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk	T2020280562638-1098	**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heren Broekroelofs en Homan,

Hartelijk dank voor uw inspraak op het concept Mobiliteitsplan 2040 en op de concept Ruimtelijke Strategie 2040 (RSU 2040). Het verheugt ons te lezen dat u positief aan kijkt tegen zowel het Mobiliteitsplan 2040 als de RSU 2040. We zien uw reacties als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reacties. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie op het Mobiliteitsplan eveneens opgenomen.

Knelpunt Utrecht Centraal
In uw optiek zou de mobiliteitsvisie verder uitgewerkt moeten worden om de voorgestelde maatregelen daaraan integraal te toetsen rekening houdend met de effecten daarvan op regionale, landelijke en internationale ambities. Met dit mobiliteitsplan geven we de gewenste verbindingen en bedieningskwaliteit van stations aan. In de MIRT Verkenning OV en Wonen onderzoeken we samen met u hoe een eerste fase van het Wiel met Spaken vertaald kan worden naar concrete maatregelen. Daarbij wordt een beoordelingskader gehanteerd, waarin lokale, regionale, landelijke en internationale ambities worden meegenomen.

U vraagt in de nadere uitwerkingen van het mobiliteitsplan en in de MIRT verkenning OV en wonen steeds aandacht te houden voor verschillende vervoer- en verkeersstromen. Dit doen wij continu en waar dat nuttig en nodig is doen we dit gezamenlijk met u, veelal in U Ned verband.

Inpassing station Koningsweg
U geeft aan dat de inpassing van een intercitystation mogelijk andere (spoorse) ambities op regionaal, nationaal of internationaal niveau in de weg staat. Het is een complex vraagstuk, maar 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.

CONCEPT

Dit onderzoeken we gezamenlijk met u in de uitwerking van het Toekomstbeeld OV, conform de MIRT-afspraak van november 2020.
Het eindproduct van de MIRT Verkenning OV en Wonen wordt eind 2022 opgeleverd. Tegen die tijd bepalen wij hoe we deze uitkomst in het gemeentelijke beleid verankeren.

Omgevingsaspecten i.r.t. verstedelijking in de nabijheid van spoor
Bij de verdere uitwerking van de RSU 2040 in ruimtelijke plannen en omgevingsvisies vraagt u aandacht voor onder meer de aspecten externe veiligheid, trillingen en geluid in relatie tot railverkeer. Net als u hechten aan een zorgvuldige uitwerking en nemen uw adviezen ter harte. Wij zullen u actief betrekken bij ruimtelijke plannen in de directe nabijheid van het spoor. Wij zijn ons bewust van de regelgeving voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan.

Tot slot
Uw advies t.a.v. het Mobiliteitsplan 2040 is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 78. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak. Uw advies op beide stukken is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum	27 januari 2021	Eigenaar	Broekroelofs, H.R. (Heri)
Ons kenmerk/ID	T2020-280562638-1098	Telefoonnummer	088 231 1367
Onderwerp	Inspraakreactie Mobiliteitsplan 2040	Afdeling	Regiodirectie

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte heer/mevrouw,

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 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.

Met vriendelijke groet,

Harro Homan
Regiodirecteur
ProRail Randstad Noord

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

Rijkswaterstaat Midden-Nederland
Eric Diepstraten
Postbus 1
3430 AA NIEUWEGEIN

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040 en RSU 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer Diepstraten,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 en op de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij zien uw reacties als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op beide reacties. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie op het Mobiliteitsplan 2040 eveneens opgenomen.

Ten eerste nodigt u ons uit om in de gesprekken die wij voeren in te gaan op zowel de verschillen als overeenkomsten tussen onze visies en aanpak en hoe daarbij om te gaan met onzekerheden. Wij gaan graag op uw uitnodiging in. Inmiddels is een vervolggesprek gepland.

Verwachtingen over de groei van het autoverkeer en inzet op géén groei van het autoverkeer
U geeft aan dat daar waar de gemeente Utrecht per saldo geen toename van de automobiliteit nastreeft binnen de Ring Utrecht, u voorziet dat op RWS-areaal, maar annex daaraan ook voor het onderliggende wegennet, juist nog een forse groei van het autoverkeer wordt voorzien.
Tegelijkertijd suggereert u om de door de in het Mobiliteitsplan beschreven inzet op géén groei van het autoverkeer van en naar de stad, dit ook als inzet voor regionaal verkeer dat gebruik maakt van het hoofdwegennet te gaan gebruiken.
Wij interpreteren deze suggestie als waardering voor onze inzet op duurzame bereikbaarheid en het streven naar géén groei van het autoverkeer. We zien in onze analyse eveneens deze toename van verkeer op het hoofdwegennet, maar uit de analyses leiden wij af dat dit verkeer dat geen herkomst of bestemming in de gemeente Utrecht heeft. Wij zijn ook geïnteresseerd om samen met u en de regio te onderzoeken of de ambities en aanpak die wij voorstellen met betrekking tot het verkeer in, van en naar Utrecht ook gebruikt kan worden voor het regionale en wellicht zelfs (een deel van) het zogenaamde ‘doorgaande’ verkeer, juist om de draaischijffunctie te ontlasten. De Mobiliteitsstrategie van U Ned leent zich daar goed voor.

In het verlengde hiervan merkt u m.b.t. de RSU 2040 op dat in de RSU de gevolgen van de gemeentelijke keuzes op hogere schaalniveaus onvoldoende in beeld zijn. Als voorbeeld noemt u de programmering van wonen en werken, waarbij deze niet verder uit balans mag raken. In de RSU gaan we uit van een tien-minutenstad waar de dagelijkse voorzieningen, waaronder werken, in 10 minuten lopend of fietsend bereikbaar zijn. Ook hebben we ingezet op een aantal gebieden specifiek voor werken waar we ons bereikbaarheidsprofiel ook op in hebben gezet. Denk daar bij aan Lage Weide.

U benoemt in uw reactie op de RSU 2040 drie categorieën onderwerpen waarbij de relatie met de nationale netwerken in de RSU onvoldoende worden geduid:

- Voorstellen voor inrichting langs, bruggen over, tunnels onder, overkluizingen boven of gebruik van netwerken of areaal (zoals voor energieopwekking) in beheer bij RWS-MN.
- Het belang van (inter)nationale transportassen voor vervoer van gevaarlijke stoffen.
- De ruimtelijke ontwikkeling van logistieke voorzieningen.

Wij hebben in de RSU 2040 een paragraaf toegevoegd over logistiek vervoer en goederen hubs onder het kopje mobiliteit. Graag blijven wij met u in gesprek over deze onderwerpen bij de verdere uitwerking van de RSU 2040.

Modelberekeningen
U geeft aan dat u door het ontbreken van gegevens en effecten alsmede motiveringen en onderbouwingen van de door ons gevolgde werkwijze bij de modelberekeningen, u zich niet zondermeer kan vinden in genoemde modelaanpassingen en resultaten. Dit maakt het voor u lastig om het mobiliteitsplan goed te beoordelen.
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. Inmiddels zijn wij met uw organisatie in gesprek om onze modelberekeningen toe te lichten, zodat u deze mogelijk ook als nuttige inzichten voor het functioneren van de Ring kunt gebruiken.
U refereert als voorbeeld hierbij aan de 14% minder motorvoertuigen op de Ring Utrecht volgens de flyer die als bijlage bij de raadsbrief is gevoegd waarmee het mobiliteitsplan 2040 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. U herkent dit getal niet.
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.

U bepleit om vooruitlopend op gezamenlijk vervolgstudies te onderzoeken of in die studies toe te passen prognosemodellen zoveel mogelijk gebaseerd kunnen worden op actuele inzichten van kennisinstituten zoals KiM, PBL en CPB en beter op elkaar afgestemd moeten worden dan nu het geval is.
Zoals hierboven al gemeld komen de door ons gehanteerde uitgangspunten overeen met de actuele inzichten van de genoemde kennisinstituten en hebben wij vooral lokale parameters verfijnd. In U Ned werken wij op dit moment aan een gezamenlijk voorstel om de prognosemodellen op elkaar af te stemmen.

U geeft eveneens aan dat het hanteren van een bandbreedte of het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse, zeker op de termijnen waar het hier om gaat, die rekening houden met diverse onzekerheden, is te prefereren boven het schetsen van één (wens)beeld.
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. Deze uitwerking maakt onderdeel uit van gebiedsonderzoeken en/of mobiliteitsprojecten. 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.

P+R
Uw ondersteunt het streven naar het beter organiseren van multimodale ketens waaronder het realiseren van P+R-locaties. U geeft hierbij aan dat 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 twee voorbeelden waar meer samen optrekken gewenst is, noemt u de in het plan opgenomen transferia Westraven en Papendorp. Eerstgenoemde vindt u niet makkelijk te verenigen met de metropoolknoop als onderdeel van een potentiële grootstedelijke zuidelijke ontwikkelingsrichting (A12-zone). De tweede vindt u ongelukkig liggen tussen Knooppunt Oudenrijn en de mond van de landtunnel A2 met bijbehorend doseervraagstuk. Het hier naar toe blijven geleiden van grote groepen forenzen of bezoekers is voor RWS daarom zeer ongewenst.
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 nu reeds 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 te belasten. Daarvoor moeten deze P+R’s in de regio eerst ontwikkeld worden. Daarmee verkleurt de functie van de transferia aan de stadsrand naar parkeren op afstand voor voornamelijk bewoners. Wij werken graag met u samen om deze transitie zo snel mogelijk te realiseren.
Hiermee samenhangend stelt u dat het aanbeveling verdiend 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, bv. 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.
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, evenals de zoektocht naar mogelijke P+R-locaties. BRT kan een interessante invulling van delen van het Wiel met Spaken zijn.

Maatregelen in het stedelijk autonetwerk
U deelt de zorg over onze keuze 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 gevoelige positie, kunnen dit naar verwachting niet aan en brengen het risico van terugslag op essentiële onderdelen van de nationale netwerken met zich mee. Deze maatregel is doorgerekend in het kader van het Mobiliteitsplan. Op basis van deze doorrekening 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 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.

Een tweede zorg 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. U geeft aan dat ook de gevolgen daarvan nog onvoldoende bekend zijn en dat dit tot soortgelijke risico’s kan leiden als genoemd bij het eerste voorbeeld. U bent bezorgd dat in beide gevallen de effectiviteit van omvangrijke investeringen die zijn gedaan (Leidsche Rijn tunnel) of op stapel staan (Ring Utrecht) in gevaar worden gebracht.
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 hebben 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.

Parkeerbeleid
U mist de ambitie om, in het kader van parkeerbeleid, meer met het beperken van parkeren aan de slag te gaan door het gesprek met bedrijven aan te gaan en te durven zoeken naar innovatieve verandermogelijkheden. U stelt dat, willen we de autodruk echt verlagen, het aantal parkeerplaatsen omlaag moet en de parkeertarieven omhoog.

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.

Gebruik Ring door lokaal verkeer
U spreekt uw zorg uit over de doorstroming op de Ring Utrecht indien lokaal verkeer gebruik maakt van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen. U verwijst naar onderzoeken waaruit 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 het project verbreding A27 richting 2030 geeft dat 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. U geeft aan dat het massaal gebruik van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen ongewenst is wanneer dit ten koste gaat van de nationale verbindingsfunctie.
Net als voor verkeer dat van buiten naar Utrecht komt en vice versa willen we dat lokaal verkeer zolang mogelijk via de Ring rijdt om gebiedsvreemd verkeer door de wijken zoveel mogelijk te voorkomen. Dat is overigens geen koerswijziging t.o.v. het mobiliteitsplan uit 2016. 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.

Verder geeft u aan dat het doseren van verkeer op de naar de Ring toeleidende snelwegen om de Ring draaiend te houden onderdeel kunnen zijn van een totaaloplossing. Dit moet echter wel echt een totaaloplossing zijn. Het risico van alleen doseren aan de buitenkant van de Ring, is dat verkeer dan gaat uitwijken naar onderliggende wegen met alle gevolgen van dien voor andere wegbeheerders en bewoners in die gebieden. 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. U stelt vast dat het niet onze bevoegdheid is om daar besluiten over te nemen, maar vindt de gedachte interessant genoeg om, als onderdeel van een veel bredere mobiliteitsstrategie waar U Ned aan werkt, over door te praten.
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.

U vraagt aan ons hoe we aankijken tegen een géén-groeidoelstelling op het cordon van de Ring. Die doelstelling 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.
Wij zouden een dergelijke doelstelling van harte ondersteunen.

Monitoring ontwikkelingen
U stelt voor om af te spreken om te gaan monitoren hoe de werkelijke ontwikkelingen gaan. Hierbij lijkt het u goed om de monitoring op gemeentelijke plandoelen te verbreden met monitoring op meer regionale doelen.
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.

Samenwerken in de uitwerking
U schrijft dat het functioneren van het snelwegennetwerk mede wordt bepaald door individuele en collectieve keuzes die door andere partijen zoals de gemeente 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. Hierbij gaat het niet alleen om doorstroming, maar ook om veilig, schoon en ingepast in de omgeving. U trekt de conclusie dat het niet anders kan dan 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. Het meenemen van de regio hierbij vindt u cruciaal. Dat geldt ook voor de raakvlakken in relatie tot de uitwerking van de OV ring die u noemt in uw reactie op de RSU 2040.
Hier zijn wij het zeer mee eens. Hierover continueren we graag de gesprekken die we bilateraal en in U Ned verband met elkaar hebben, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

Voortzetting constructief overleg
Daarnaast geeft u aan dat u, niet alleen als netwerkbeheerder, maar ook als mobiliteitspartner een constructieve bijdrage wil leveren aan het verder ontwikkelen van uw mobiliteitsbeleid en dat u in dat kader de reactie op het mobiliteitsplan geschreven heeft. U wilt graag een aantal gesprekken voorstellen o.a. om de voorstellen m.b.t. parkeerbeleid, HWN-hubs, vormgeving ’wiel met spaken’ en monitoring verder de concretiseren, waarbij bijsturen op basis van monitoring van daadwerkelijke ontwikkelingen en afwijkingen van ieders beleidsinzet daarbij een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.
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.

Tot slot

Uw advies ten aanzien van het Mobiliteitsplan is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 175. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.

Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het Mobiliteitsplan 2040 en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak.

Uw advies op beide stukken is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak Mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Geachte mevrouw/heer,

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.

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.

Hoogachtend,

Eric Diepstraten

Directeur Netwerkontwikkeling

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

BIJLAGE: NADERE TOELICHTING REACTIE RWS-MN OP MOBILITEITRSPLAN 2040 C.A.

Onderstaande toelichting is opgebouwd langs de volgende lijnen:

1) Positionering RWS als rijksuitvoeringsorganisatie en daarbij relevante belangen.
2) Waarover ben ik positief en tot welke kansen voor verdere samenwerking kan dit leiden.
3) Welke onderwerpen roepen twijfel of vragen op en kunnen m.i. anders worden aangepakt.
4) 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.

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. Dit houdt o.a. verband met landelijke verwachtingen over de blijvende rol van de auto binnen het mobiliteitssysteem (Toekomstperspectief Automobiliteit 2040[1]). Wat dit concreet gaat betekenen voor nieuwe beleidskeuzes en investeringsbeslissingen wordt momenteel onderzocht in een herijking van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 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

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/01/14/bijlage-1-toekomstperspectief-automobiliteit-ienw

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 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.

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. Samenwerking tussen u en mij met andere stakeholders en het goed meenemen van de regio daarbij is dan echter cruciaal.

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 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.

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 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 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 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.

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. 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.

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 Verkeers- en Vervoerberaad (UVVB) te laten laatsvinden. 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.

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

NS
Irma Winkenius
Postbus 1283
1000 BG AMSTERDAM

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk	CCA/RDRN/00047	**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte mevrouw Winkenius,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

U verzoekt ons in gesprek te blijven over de nadere uitwerking van het Wiel met Spaken, 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. 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 groter gebied. Wij gaan graag samen met u op zoek naar oplossingen, die ook bijdragen aan de door u genoemde aspecten.

U constateert dat uit het plan niet opgemaakt kan worden welk effect de ontwikkeling van het Wiel met Spaken heeft op het gebruik van de spaken zelf. Tevens stelt u 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. Dit hebben wij ten behoeve van dit mobiliteitsplan op dit moment niet concreet onderzocht. Samenhang maar ook concurrentie tussen spaken en wielverbindingen is plausibel. We stellen voor deze vragen samen met u te onderzoeken, bijvoorbeeld in het kader van de MIRT-Verkenning OV en Wonen.

U uit de zorg 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. Wij herkennen de zorg dat een eenzijdige markt en grote

CONCEPT

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, mede omdat we inzetten op ontlasten van de hyperspits door forenzen en studenten. Wij zetten het gesprek hierover graag in onder andere U Ned verband voort.

Tot slot
Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 174. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

NS

Regiodirectie Randstad Noord

Stationsplein 19U, spoor 2
Postbus 1283
1000 BG Amsterdam
www.ns.nl

Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam
Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum 29 januari 2021
Ons kenmerk CCA/RDRN/00047
Onderwerp Reactie op mobiliteitsplan 2040

Telefoon 088 - 671 14 40
E-mail Irma.Winkenius@NS.nl

Geachte inspraakcommissie,

Middels deze brief maken wij graag van de gelegenheid gebruik om onze reactie te geven op het Mobiliteitsplan 2040.

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.
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.

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 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

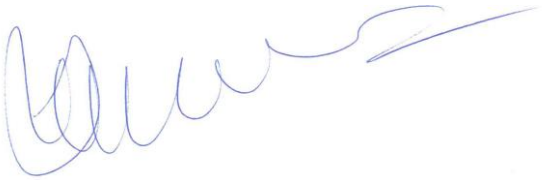
We zijn bekend met de wens van de gemeente om het onderliggende openbaar vervoer systeem via een schaalsprong om te bouwen naar een Wiel met Spaken concept. Het gedachtegoed van het Wiel met Spaken biedt mogelijkheden een deel van de reizigers op Utrecht Centraal dat niet in de buurt van Utrecht Centraal 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, 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 Patricia van Wachtendonk op telefoonnummer 06-20887597.

Met vriendelijke groet,



Irma Winkenius
Regiodirecteur

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Gemeente Utrecht

Politie
Jan van Hees
Kroonstraat 25
3511RC UTRECHT

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraak op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

U heeft zorgen over de te nemen verkeersmaatregelen in relatie tot de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten. Bij versmalling van wegen zal er per definitie minder ruimte overblijven voor de weggebruiker. Dat houdt in dat de nood- en hulpdiensten ook minder ruimte hebben om hun werk te doen of mogelijk langer onderweg zijn om hulp te verlenen. U vraagt ons hiermee rekening te houden in de besluitvorming.
De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten zal zeker worden meegewogen bij het ontwerp van en in besluitvorming over projecten.

U geeft aan dat een goed ingerichte 30km/u-zone als het ware zelf handhavend is, omdat het duidelijk voor de weggebruikers is dat men in een 30km/u-zone rijdt. U stelt dat handhaving van de verkeersregels een taak van de politie is die als sluitstuk gezien moet worden. Handhaving staat als 3e bij de 3 E's (Enginering, Education, Enforcement). Als de inrichting niet overeenkomt met de uitgangspunten voor een doelmatige 30km/u-zone is de politie niet aan zet om hierop structureel te handhaven.
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 realiseren ons dat de politie in dergelijke gevallen andere prioriteiten stelt.

CONCEPT

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit

Datum 20 april 2021
Ons zaaknummer 8738396

Tot slot

Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 74. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Van: [redacted]
Aan: Inspraak mobiliteit
Onderwerp: Mobiliteitsplan 2040
Datum: donderdag 28 januari 2021 14:25:36
Bijlagen: image001.jpg

Goedemiddag,

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.
Wij vragen daarom Uw aandacht om hiermee rekening te houden in de besluitvorming

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.

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)

Als de inrichting niet overeenkomt met de uitgangspunten voor een doelmatige 30 zone is de politie niet aan zet om hierop structureel te handhaven.

Met Vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
DROS/TEAM INFRA./AFDELING VERKEER/CLUSTER STAD UTRECHT
Kroonstraat 25, 3511RC Utrecht
[redacted]
[redacted]

---------- Disclaimer ----------
De informatie verzonden met dit e-mailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen.
Kennisneming door anderen is niet toegestaan.
De informatie in dit e-mailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en binnen het bereik van een geheimhoudingsplicht en/of een verschoningsrecht vallen.
Indien dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, wordt u verzocht de afzender daarover onmiddellijk te informeren en het e-mailbericht (en bijlagen) te vernietigen.
Conform het beveiligingsbeleid van de Politie wordt e-mail van en naar de politie gecontroleerd op virussen, spam en phishing en moet deze e-mail voldoen aan de voor de overheid verplichte mailbeveiligingsstandaarden die zijn vastgesteld door het Forum Standaardisatie.
Mail die niet voldoet aan het beveiligingsbeleid kan worden geblokkeerd waardoor deze de geadresseerde niet bereikt. De geadresseerde wordt hiervan niet in kennis gesteld.

The information sent in this E-mail message (including any attachments) is exclusively intended for the individual(s) to whom it is addressed and for the individual(s) who has/have had permission from the recipient(s) to read this message.
Access by others is not permitted.
The information in this E-mail message (including any attachments) may be of a confidential nature and may form part of the duty of confidentiality and/or the right of non-disclosure.
If you have received this E-mail message in error, please notify the sender without delay and delete the E-mail message (including any attachments).
In conformity with the security policy of the Police, E-mails from and to the Police are checked for viruses, spam and phishing and this E-mail must meet the standards of the government-imposed E-mail security as set by the Standardization Forum.
Any E-mail failing to meet said security policy may be blocked as a result of which it will not reach the intended recipient. The recipient concerned will not be notified.

Mobiliteitsplan 2040 t.o.v. SRSRSB

Samenvatting van de wijzigingen



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

1. Inleiding

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Cijfers in algemene inleiding geactualiseerd.
- Inhoud paragraaf 1.1 verplaatst naar H2 (Trends en ontwikkelingen) en H3 (Visie), paragraaf 1.1 is daarmee geschrapt. Datzelfde gedaan met doel mobiliteitsplan (voorheen paragraaf 1.2) waardoor die paragraaf veel korter is geworden. De inleiding is daarmee meer een proceshoofdstuk geworden.
- Paragraaf 1.2 (totstandkoming): geactualiseerd op huidige participatie.
- Paragraaf 1.3 (status plan): aanleiding actualisering wat uitgebreider toegelicht en positionering ervan verduidelijkt, ook t.o.v. U Ned, andere programma's en nationale ambities uit b.v. Klimaatakkoord, planhorizon aangepast en beargumenteerd waarom, info over rekentool verwijderd komt aangepast in verantwoording terug).
- Paragraaf 1.4 (leeswijzer): aangepast op nieuwe structuur.

In dit rapport treft u een samenvatting van de wijzigingen van het Mobiliteitsplan 2040 ten opzichte van het mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016. In de inspraakversie van Mobiliteitsplan 2040 (november 2020) zijn deze wijzigingen zichtbaar gemaakt zodat het voor iedereen duidelijk was wat de wijzigingen en toevoegingen aan de oude versie van het plan waren.

In het voorgelegde mobiliteitsplan 2040 zijn deze niet meer zichtbaar omdat het om de nieuwe definitieve versie gaat. Om toch inzichtelijk te hebben wat de wijzigingen zijn van de 2040 versie ten opzichte van de 2016 versie is dit overzicht gemaakt. Dit document volgt de hoofdstuk-indeling van het nieuwe plan.



2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Geheel nieuwe tekst.
- De mobiliteitsopgave ten gevolge van de groei van de stad (wonen en werken) is veel groter omdat we kijken naar 2040 ipv 2025. We stellen dan ook het faciliteren van die groeiopgave meer centraal.
- Naast de groei in de afgelopen 10 jaar kijken we ook naar de verwachte groei tussen nu en 2040.
- We maken geen vergelijking meer met andere grote steden (G4).
- We geven niet meer aan waar de stromen naar Utrecht vandaan komen, en zoomen ook niet meer in op de zones A, B en C en de binnenstad, Leidsche Rijn en Utrecht Science Park.
- We duiden nu wat er gebeurt als we geen aanvullende maatregelen nemen (probleemanalyse 2040 bij niets extra doen).



3. Onze visie: de bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk dat o.b.v. de probleemanalyse aangeeft met welke visie we de ambities willen gaan realiseren.
- De Utrechtse mobiliteitsaanpak (5 stappen) wordt geïntroduceerd.
- De 10 doelen van het mobiliteitsplan zijn licht aangepast.



4. Slim bestemmen (stap 1)

Wijzigingen ten opzichte van het hoofdstuk ‘Slim bestemmen’ in het mobiliteitsplan uit 2016:

- In lijn gebracht met actualisering RSU.
- Dubbele informatie zoals al in de inleiding en hoofdstuk visie staat eruit gehaald.
- Eerste paragraaf aangevuld op huidige RSU, uitgangspunten actualisering RSU en kaartje met harde en zachte plancapaciteit.
- Tweede paragraaf geschrapt (Gebiedsvisies, Omgevingsvisies op gebiedsniveau en UAB-gebiedsagenda’s), omdat de gebiedsgerichte aanpak terugkomt in het hoofdstuk Netwerken op orde.
- Algemene (ontwerp)uitgangspunten vanuit mobiliteit voor gebiedsontwikkeling aangescherpt en omgekeerd ontwerpen als uitgangspunt expliciet gemaakt
- Aangepaste 10e doel terug laten komen in tekst (we bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteits-systeem te versterken).



5. Anders reizen (stap 2)

Wijzigingen ten opzicht van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk waarin beperkte info over mobiliteitsmanagement en De Gebruiker Centraal uit het mobiliteitsplan 2016 is herschreven (meer vanuit gebruiker ipv netwerk)
- Aanleiding herschreven, link met corona-periode gelegd
- Driedeling naar drie paragrafen vertaald (minder reizen, op ander tijdstip en met gezond en gedeeld vervoermiddel)
- Beprijzen en MaaS als kaders toegevoegd



6. Netwerken op orde (stap 3)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Dit hoofdstuk bevat een selectie van de originele hoofdstukken Slimme Routes en Slim Regelen, alles wat betrekking heeft op het functioneren van netwerken.
- Voor voetganger is de beleidsinzet ongewijzigd. Toegevoegd is het belang om meer ruimte voor verblijven te creëren.
- Voor de fiets is toegevoegd/extra benadrukt dat het stationsgebied en de binnenstad worden ontzien d.m.v. spreiden en parallelle routes. Niet nieuw, maar wel explicieter en urgenter.
- Voor OV is het 3-knopenmodel vervangen door het Wiel met Spaken met een zwaarder wiel en ook zwaardere spaken vanwege de grotere opgave 2040. Daardoor is alle tekst aangepast.
- 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.
- Nieuw is de multimodale reis als extra alternatief voor de auto.
- Voor auto is het beleid ongeveer gelijk gebleven. Concrete ingrepen in wegennet zit bij hoofdstuk Slim Sturen.
- Teksten over innovatie en nieuwe vervoerwijzen zijn nu verspreid over de thema's waar ze bijpassen (b.v. bij fiets, auto, Slim sturen, Anders reizen, etc.), zodat de samenhang met de beleidsinzet op die thema's logischer is.
- Knooppunten is als apart thema vervallen omdat de inhoud dubbelt met wat bij OV, de multimodale reis en Slim bestemmen is opgenomen.
- Kader over routes voor nood- en hulpdiensten toegevoegd.



7. Slim parkeren (stap 4)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuwe hoofdstuk als vervanger van korte paragraaf over parkeren in huidig SRSRSB
- Kern van parkeervisie komt nu terug in dit hoofdstuk



8. Slim sturen (stap 5)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- In Slim sturen stellen we de sturing en prioritering meer centraal en niet zozeer de techniek daarbij die in SRSRSB vooral in het hoofdstuk Slim regelen terugkwam (info over dynamisch verkeersmanagement en het regelen van kruispunten). Deze technische middelen komen nog wel als paragrafen terug (net als de gebruikerskant), maar worden nu voorafgegaan door een paragraaf over de principes van deze sturing en een paragraaf waarin de integrale netwerkkeuzes veel scherper beschreven staan op stedelijk niveau en voor enkele gebieden.
- Het hoofdstuk oogt daardoor veel concreter en gedetailleerder dan de rest van het mobiliteitsplan. Het is daardoor ook iets moeilijker te begrijpen en er staan veel keuzes in die naar verwachting politiek gevoelig liggen. Tegelijkertijd komt het daarmee tegemoet aan de behoefte aan een scherp stuk qua inzet richting college (dat zit vooral in dit hoofdstuk) en geeft het de duidelijkheid die programmamanagers, projectleiders en vakspecialisten nodig hebben, maar ook raadsleden (het voorkomt/structureert de discussie in de Raad bij individuele projecten).
- In SRSRSB 2016 werd per zone in de stad (A, B of C) de prioritering tussen vervoerwijzen aangegeven. Door de grotere opgave (groei tot 2040) voldoen deze principes niet meer. Daarom maken we in de eerste twee paragrafen van dit hoofdstuk expliciete integrale keuzes tussen vervoerwijzen op basis van het gewenste functioneren van het multimodale netwerk. Dat doen we ook meer gedetailleerd voor enkele gebieden waar scherpere netwerkkeuzes nodig zijn, omdat de (verwachte) verkeersafwikkeling knelt.
- Tevens is toegevoegd hoe prioriteit per vervoerwijze concreet vormgegeven moet worden als houvast voor keuzes bij het verdelen van schaarse regelruimte bij verkeerslichtinstellingen. Daarnaast is bij dynamische verkeersmanagement aangevuld op het expliciet doseren op een aantal routes. Ook nieuw is de nadrukkelijke aandacht voor de doorstroming van het OV.



9. Programmering van projecten van stedelijk belang

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Er is een afwegingskader toegevoegd en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk.
- De kaart met projecten in uitvoering is verwijderd.
- De tabellen met projecten per periode zijn vervangen door een fasering op hoofdlijnen van de belangrijkste maatregelenpakketten op korte, middellange en lange termijn.
- Er is procesinformatie opgenomen over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar aan gewerkt wordt en waar mobiliteit onderdeel van uitmaakt.
- Daarbij is ook een bandbreedte (grove schatting) aangegeven van de totaal benodigde investeringen op mobiliteit tot 2040 en is de relatie verduidelijkt met de jaarlijkse (her)programmering van middelen bij de voorjaarsnota.
- De samenwerking op OV is vervangen door actuele info over U Ned, Korte Termijn Aanpak, MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning, Toekomstbeeld OV, etc.
- De tekst over structurele inzet op mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en verkeersveiligheid is vervallen.



10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het mobiliteitsplan

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Verkeersmodel VRU ipv Rekentool+ gebruikt.
- Effecten herschreven naar aanleiding van nieuwe maatregelen en gebruik 5-stappenplan van Utrechtse mobiltieitsaanpak.
- Regioparagraaf toegevoegd.





Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

Kwaliteit in de Zuidpoort
Definitieve variant na participatie over 6 varianten



Verkeersstudie Zuidpoort -
Toelichting definitieve variant
april 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/zuidpoort

Onderwerpen in deze toelichting

		pagina
1.	Inleiding en doel	3
2.	Ambities voor de Zuidpoort	4
3.	De 6 oorspronkelijke varianten	6
4.	Participatieresultaat samengevat	8
5.	Introductie 2 nieuwe varianten vanuit participatie	13
6.	Naar een definitieve variant	20
	voor- en nadelen variant 1-Plus ten opzichte van 4A	
	verbeterpunten variant 4A ten opzichte van variant 4	
7.	Conclusie	23
Bijlage 1:	8 varianten en de verkeerseffecten	24

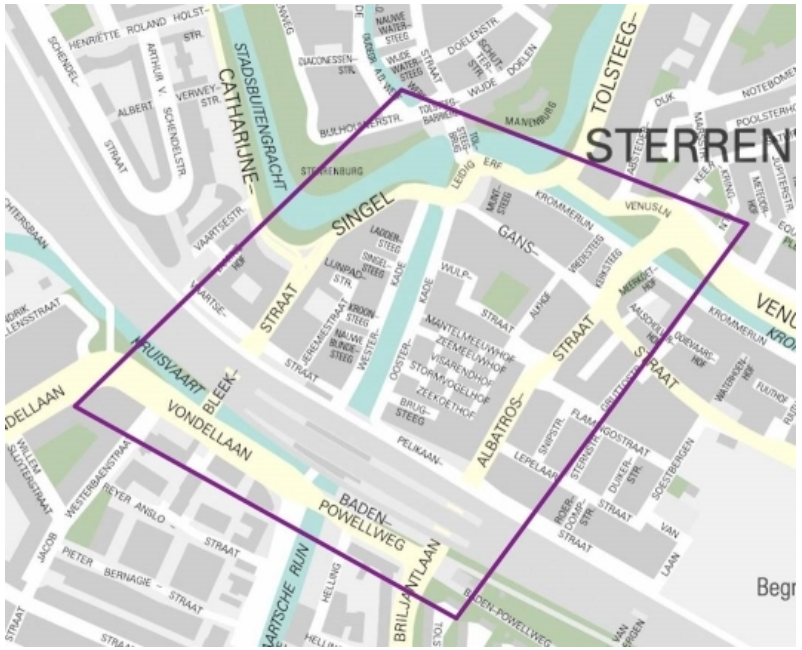


Ledig Erf: ontworpen voor doorstroming van buslijn 12

Gemeente Utrecht

1. Inleiding en doel

- Verschillende aanleidingen om de ruimtelijke kwaliteit in de Zuidpoort te verbeteren:
  - behoefte/noodzaak tot uitbreiding van de binnenstad
  - komst van tramlijn 22 (en vervanging van buslijn 12)
  - komst en functie van station Vaartsche Rijn in het HOV Systeem
  - ontwikkeling van Ledig Erf, Ooster- en Westerkade en Rotsoord
- 6 verkeersvarianten ontwikkeld in oplopende mate van autoluwheid
- Intensieve participatie in januari 2021 met ruimte voor variaties
- Verkeerskundige impact, (kansen voor) ruimtelijke kwaliteit en participatieresultaat als belangrijkste beoordelingscriteria

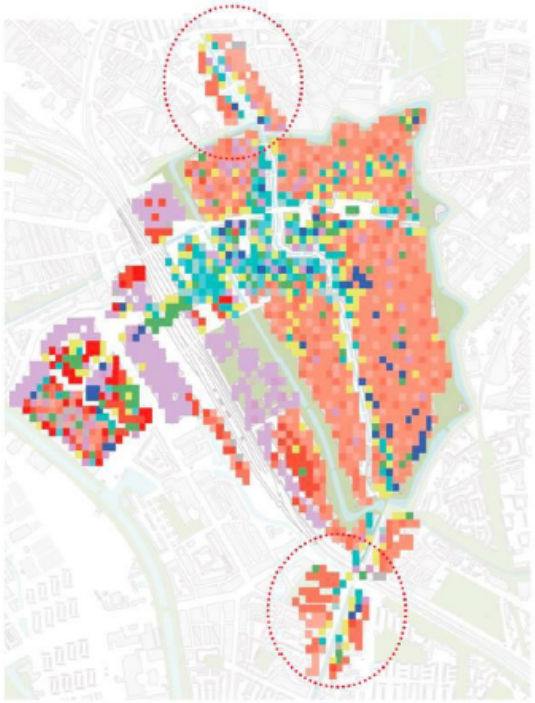


Doel van deze presentatie: toelichting op de keuze voor de definitieve variant

2. Ambities voor de Zuidpoort

Omgevingsvisie binnenstad
In de omgevingsvisie binnenstad wordt het hele gebied Ooster-/Westerkade gezien als een verlengde van de binnenstad (zogenoemde voorsteden) die functioneel en ruimtelijk één geheel vormen met de binnenstad.

Omgevingsvisie Binnenstad: verblijf op 1, inclusief de voorsteden



Functiekaart 2040: uitbreiding richting voorstel



Materialisering 2040: klinkers in binnenstad en voorsteden, Singel fietsstroken in asfalt



Kaart omgevingsvisie Singel Rondom/verbindingen landschap

Gemeente Utrecht

vervolg: Ambities voor de Zuidpoort

Ambities voor Ledig Erf

- Goede (binnenstads-)verblijfskwaliteit
- Goede loopverbindingen naar station Vaartsche Rijn en Rotsoord
- Goede doorstroming voor het aanwezige verkeer, goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers
- Goede aansluiting op Tolsteegbrug/-barrière en Ooster- en Westerkade
- Goede fietsvoorzieningen, ingericht op de groei
- Weren gebiedsvreemd verkeer

Ambities voor Vondellaan - Baden Powellweg - Albatrosstraat

- Verbetering stationsfunctie en -omgeving, prettig verblijven
- Betere fiets-voetverbinding Rotsoord - Binnenstad en Jutfaseweg - Ledig Erf (oversteken), meer aandacht voor lopen, fietsen en verblijven op de Vondellaan - Baden Powellweg
- Spreiden van fietsers: zuidelijk om de binnenstad en binnen het Zuidpoortgebied
- Verbetering doorstroming fietsers in het gebied (o.a. richting USP)
- Betrouwbare doorstroming bussen op de route Vondellaan –Albatrosstraat
- Weren gebiedsvreemd (auto)verkeer

3. De 6 oorspronkelijke varianten



Variant 1 Ledig Erf als fietsstraat



Variant 2 Ledig Erf autoluw



Variant 3 Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer



Variant 4: Ledig Erf autoluw met één afslagverbod (voorkeur college)



Variant 5: Ledig Erf autoluw met twee afslagverboden



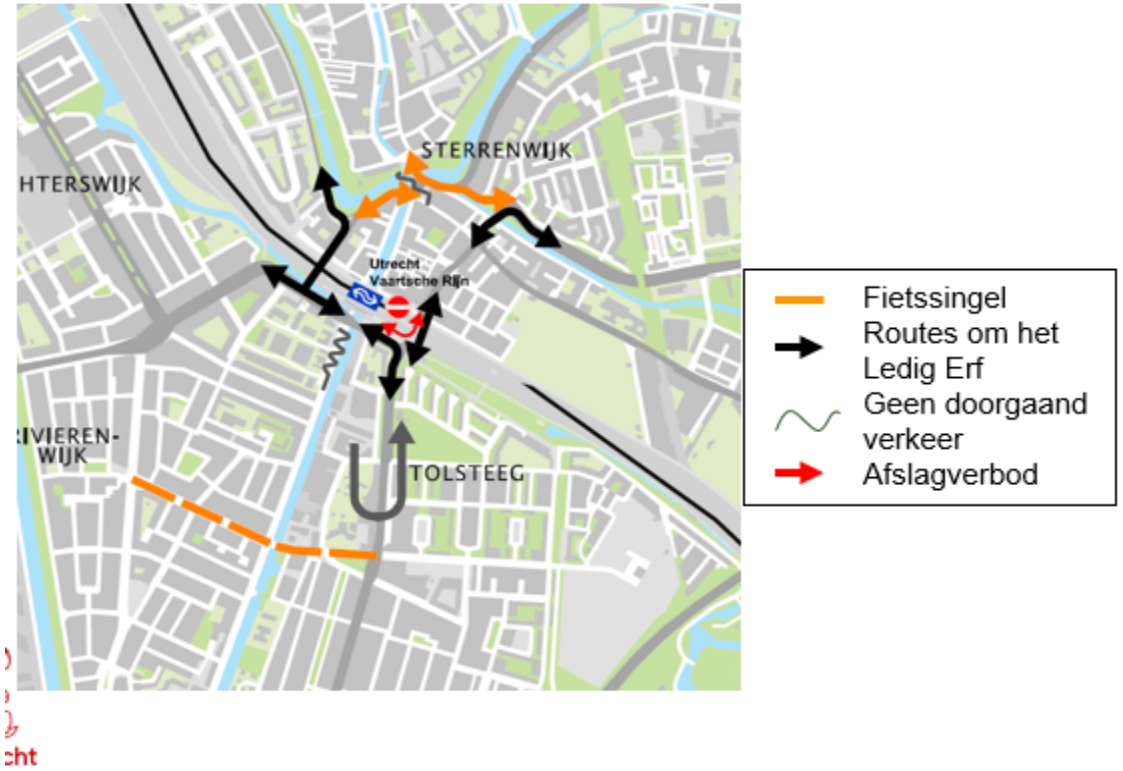
Variant 6: Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat

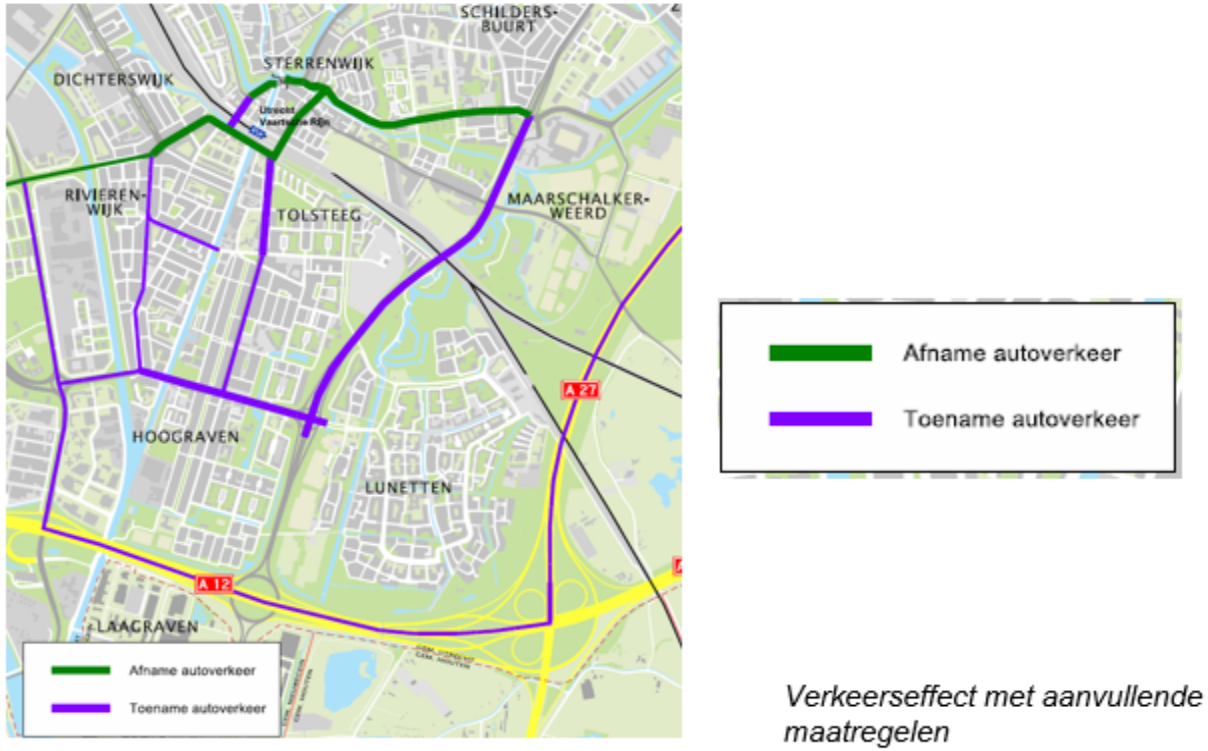


vervolg: De 6 oorspronkelijke varianten

variant 4 - Ledig Erf autoluw met één afslagverbod

(was voorkeursvariant college B en W ten behoeve van participatie)





Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Uitgangspunt voor alle varianten: afsluiten Catharijnesingel en afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan

Gemeente Utrecht

4. Participatieresultaat samengevat

Participatie op 3 sporen:

1. Enquête op denkmee.utrecht.nl
2. Serie interviews stakeholders
3. Bijeenkomst klankbordgroep



Gemeente Utrecht

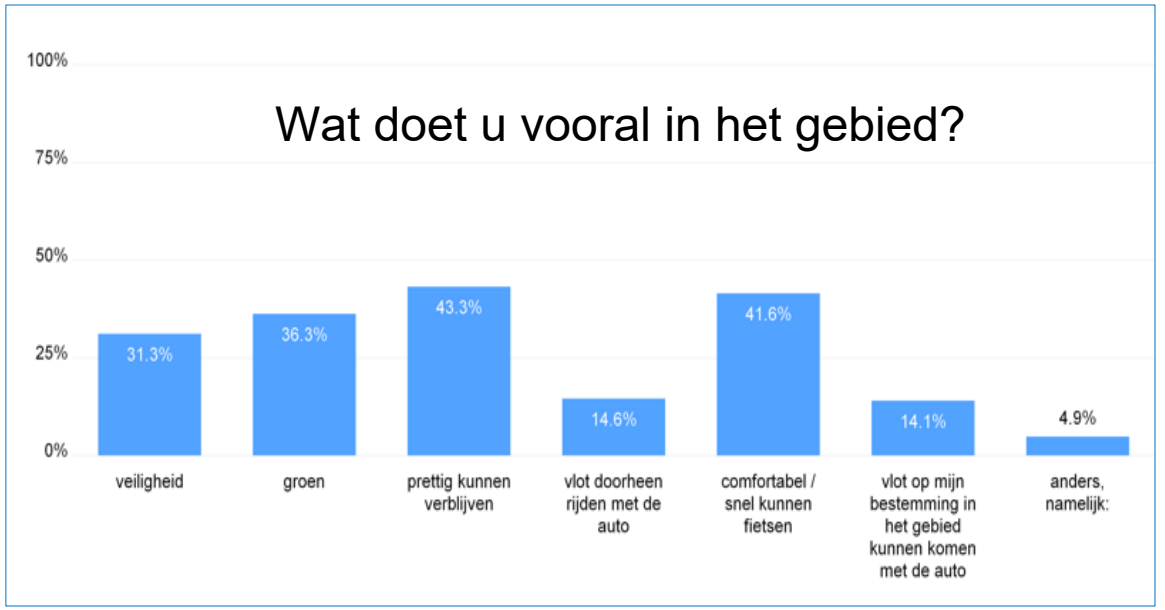
vervolg: Participatieresultaat samengevat

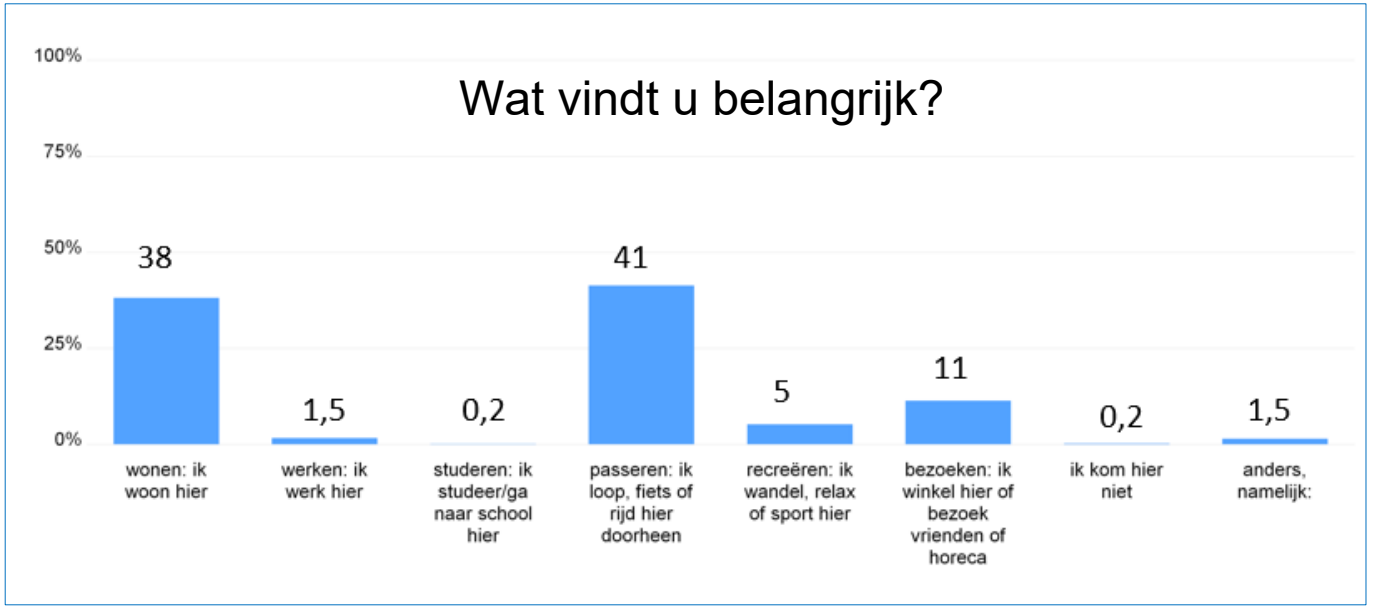
denkmee.utrecht.nl

Enquête op denkmee.utrecht.nl
meer dan 3000x aangeklikt
bijna 1900 volledig ingevulde enquêtes.

Veel bewoners en passanten (fietsers en wandelaars): beide 40%,
bezoekers: 11%, recreanten: 5%.

Belangrijkst vindt men:
verblijven, fietsen, groen en veiligheid.





Gemeente Utrecht

vervolg: Participatieresultaat samengevat

denkmee.utrecht.nl

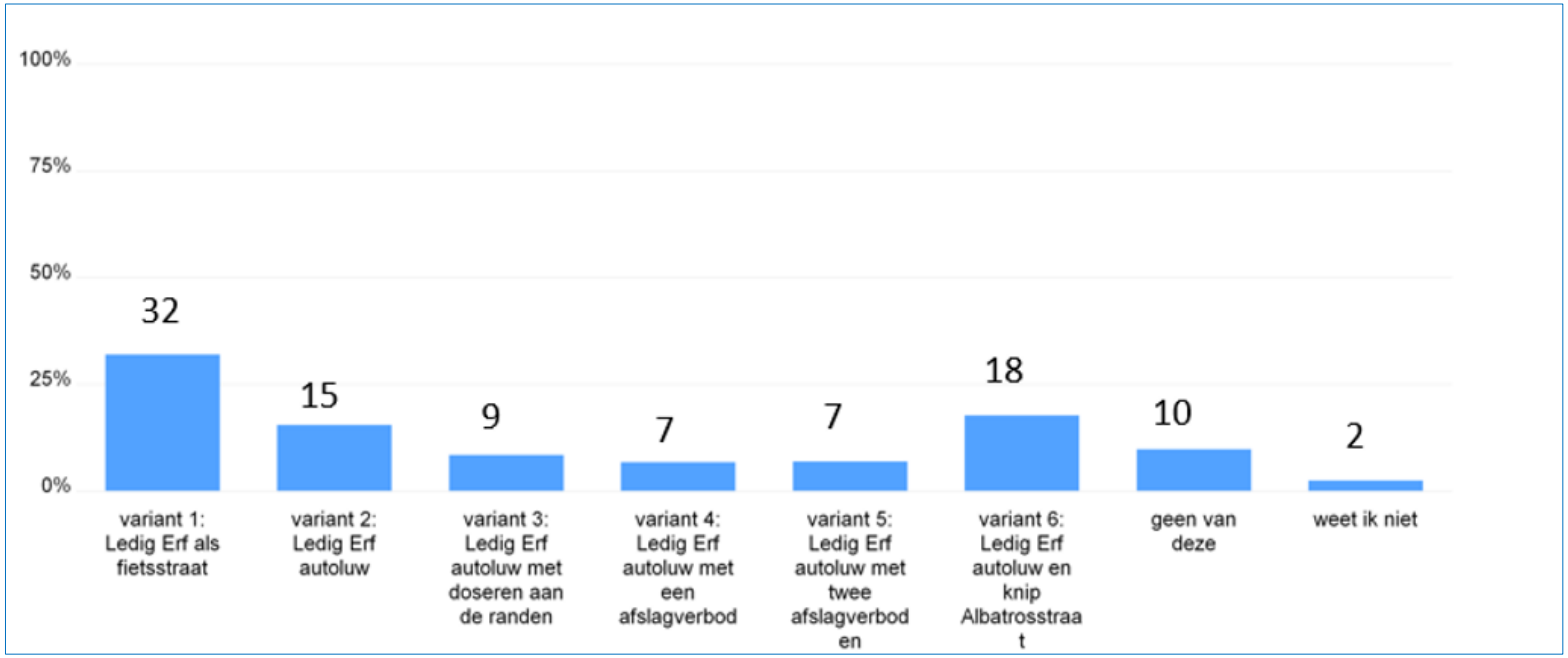
Veel gehoorde argumenten voor ingrijpen:

- Lokale verbetering van Ledig Erf
- Verbetering leefbaarheid
- Verbetering verkeersveiligheid

Zorgen over verkeereffecten bij stevige ingreep:

- Bestemmingsverkeer (woon, werk, Diak) moet omrijden
- Belasting van andere wegen (doorstroming, lucht, geluid)

Grootste belangengroepen scoren op vergelijkbare wijze.



32% is voor een kleine ingreep (fietsstraat)
56% geeft aan dat een stevige ingreep wenselijk is
(autoluw Ledig Erf met evt. andere maatregelen)

Gemeente Utrecht

vervolg: Participatieresultaat samengevat

Serie interviews stakeholders

Stakeholder	variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5	variant 6
Brandweer	neutraal	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	niet wenselijk
Politie	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal
Centrum Management Utrecht	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemervereniging Hoog Catharijne	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemers Oosterkade-Westerkade	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemer Ledig Erf	wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
ondernemer Koningsweg	wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
Agatha Snellenschool	zeer wenselijk	zeer wenselijk	zeer wenselijk	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ROC Vondellaan	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Grafisch Lyceum	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Auris Rotsoord	wenselijk	wenselijk	wenselijk	neutraal	niet wenselijk	zeer niet wenselijk
CABU (goederenvervoer)	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
U-OV	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Provincie Utrecht	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Rijkswaterstaat	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
Fietsersbond	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	wenselijk *	wenselijk*	wenselijk*
SOLGU	niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk
NS	neutraal	neutraal	neutraal	wenselijk	wenselijk	wenselijk
Gemeente Utrecht: afdeling parkeren	neutraal	neutraal	neutraal	niet wenselijk *	niet wenselijk *	niet wenselijk *

Conclusies

- Geen eenduidig beeld.
- Direct betrokkenen in het gebied kiezen overwegend voor de varianten 1 t/m 3.
- Variant 4A is voorgesteld vanuit CMU, bewoners Hoogh Boulandt en Binnenstad Noord, en ondernemers.
- Passanten kiezen meer de varianten met minder autoverkeer/ meer ruimte voor fiets, OV en lopen (4 t/m 6).

vervolg: Participatieresultaat samengevat

Bijeenkomst klankbordgroep

Klankbordgroep met 11 vertegenwoordigers: 7 bewonersgroepen, 2 ondernemersverenigingen en 2 belangenorganisaties. Gesprek ging vooral over de plus- en minpunten. Mate van wenselijkheid is afgeleid uit de verschillende reacties (vaak in combinatie met digitaal spreekuur en zienswijze).

Samenvatting voorkeuren per organisatie in de Klankbordgroep

Organisatie / Varianten:	1	2	3	4	5	6	4 A
Dichterswijk Zuid							
Balijeplein e.o.							
Hoogh Boulandt							
Binnenstad Zuid							
Watervogelbuurt							
Waalstraat/Diamantweg							
Briljantlaan/WA Vulto/C. Erzeijstraat							
Ondernemers Ooster- en Westerkade							voorkeur
Ondernemersvereniging Rotsoord							voorkeur
Fietsersbond							
SOLGU							

Conclusies

- Vanuit de bewoners: voorkeur van 1 t/m 3, met voorstel en voorkeur voor **1-Plus** (zie pagina 14).
- Vanuit de ondernemers: duidelijke voorkeur voor variant **4A** boven variant 4 (zie pagina 17).
- Vanuit de belangenvertegenwoordigers: een voorkeur voor behalve op Ledig Erf ook op route Vondellaan - Albatrosstraat de hoeveelheid autoverkeer reduceren (met zorgen over de impact van variant 6).

5. Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

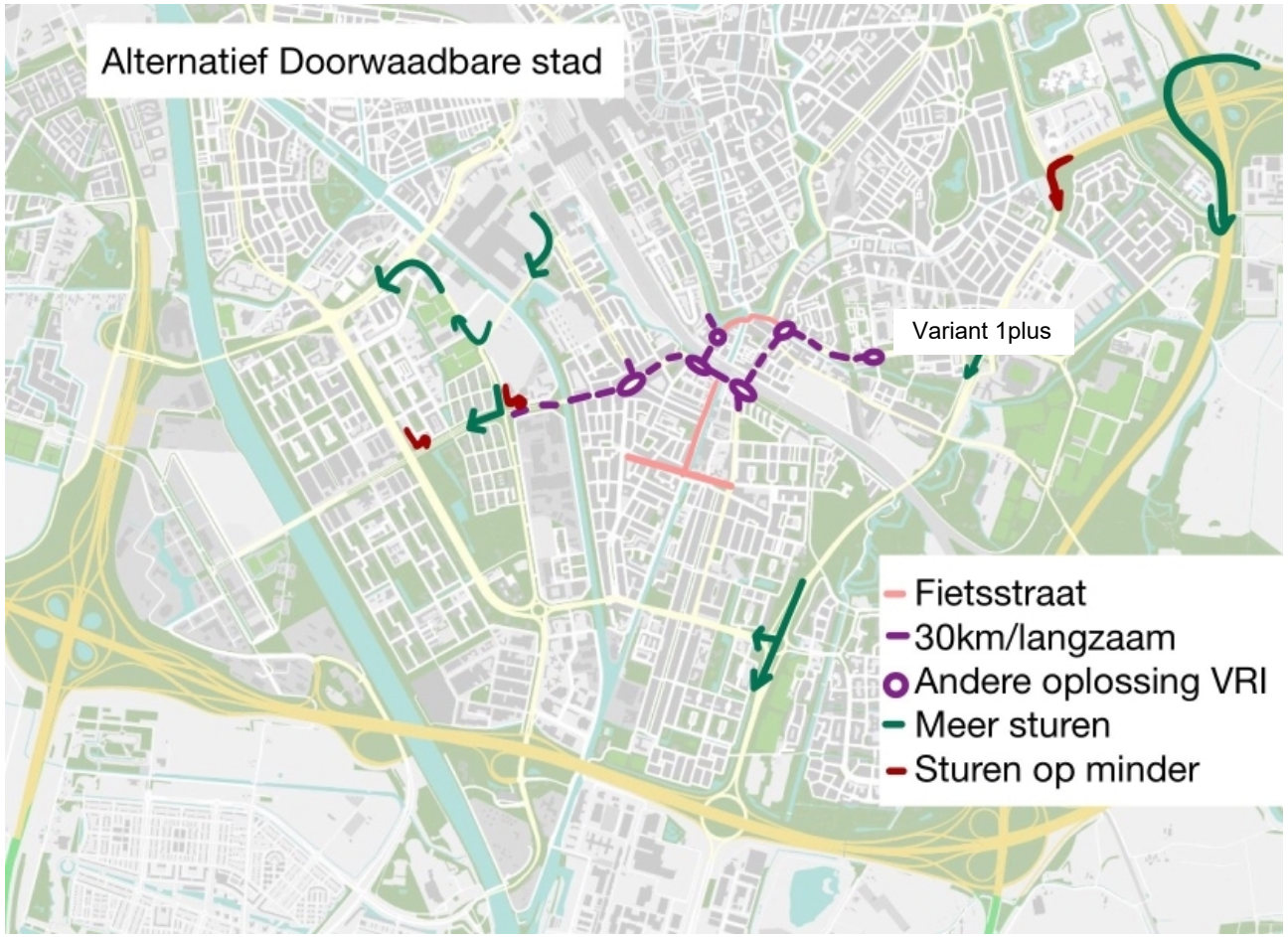
Vanuit de participatie zijn twee nieuwe varianten ontstaan:

- Een aantal bewonersgroepen vertegenwoordigd in de klankbordgroep hebben **variant 1-Plus** aangereikt
- Vanuit de gesprekken met verschillende ondernemers, CMU en bewonersgroepen rond de binnenstad is **variant 4A**, als Alternatief voor **variant 4** ontstaan

De nieuwe varianten worden op de volgende pagina's geïntroduceerd.

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus

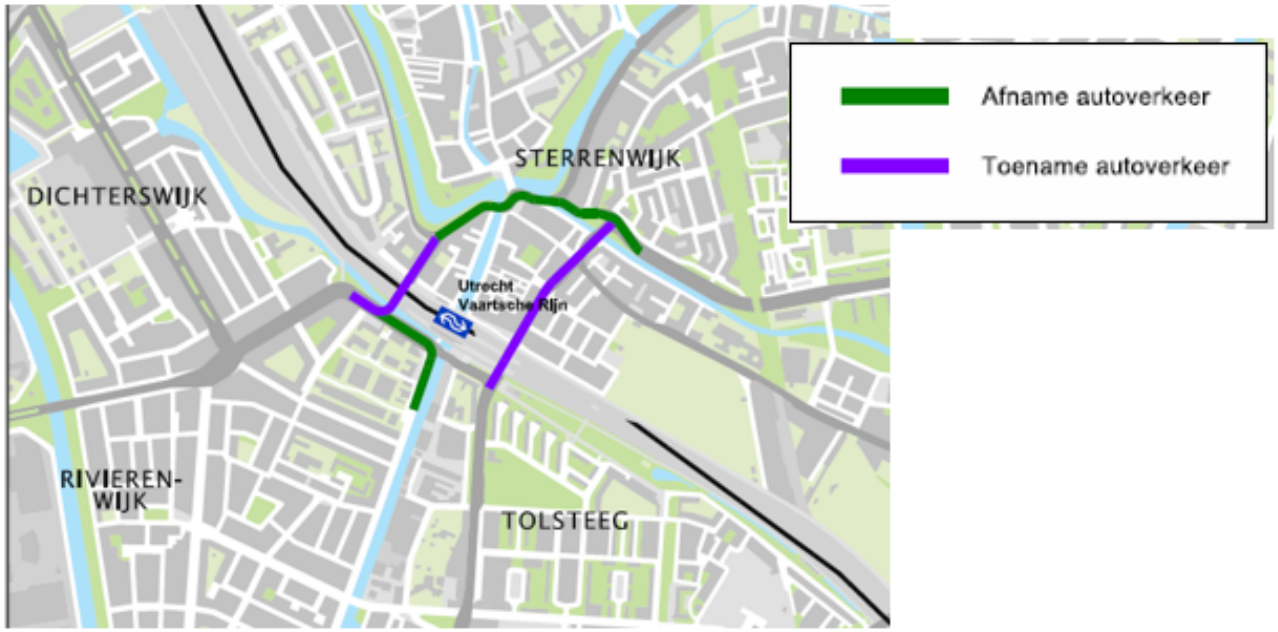


- Doel: inzetten op veilig gedrag
- Langere route: A. Frankplein – IBB. laan mogelijk
- Bleekstraat mee in het concept
- Stedelijke route met 30-40 km/uur
- Voorrangsweg
- Gescheiden rijlopers, brede middenberm
- Geen VRI-kruispunten, eerder voorrangspleintjes, wel doseerlichten indien noodzakelijk
- Bus mee in 30 km/uur. Halteren naast de rijbaan.
- Fietsers, voetgangers in etappes oversteken
- Geen fietspad in 2 richtingen
- Ontwerp gericht op lage rijsnelheid auto
- Capaciteit Vondellaan: etmaal: 5000 per richting en spits: 650 per richting van 7-9 uur (Vondelbrug).

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus: verkeerseffecten ten opzichte van variant 1



- Toe- en afnames van autoverkeer zijn in 1-Plus vergelijkbaar met 1.
- Er blijft een straat voor autoverkeer op het Ledig Erf.
- Albatrosstraat en Bleekstraat worden drukker.
- Geen afname van verkeer door de Zuidpoort.
- Doorgaand verkeer blijft door de Zuidpoort rijden.
- Draagt niet bij aan beleidsdoelstelling voor duurzame gedragsverandering in de stad.

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus: ruimtelijke kwaliteit

Beeld Ledig Erf als fietsstraat



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg

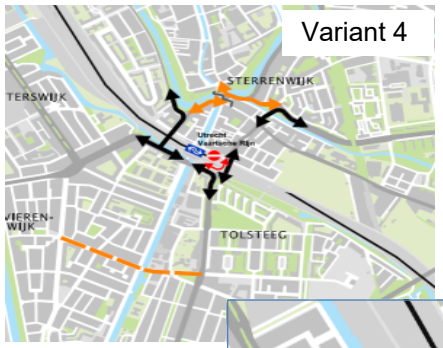
2x1 rijstrook met korte oversteeklengtes en groene middenberm



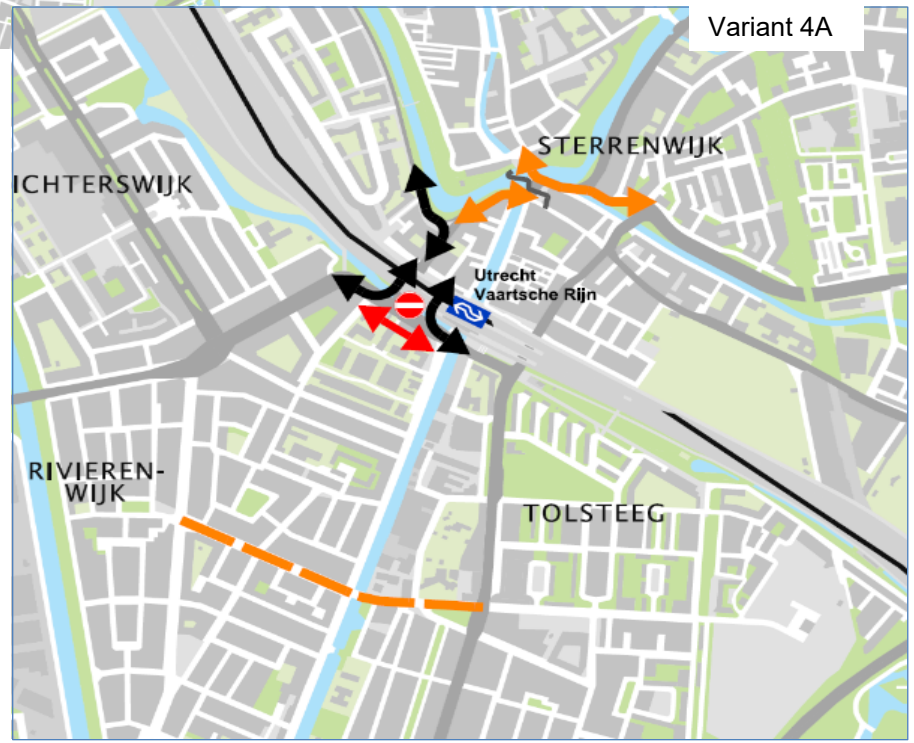
Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A (als alternatief voor variant 4)



Maatregel: Afsluiten van Vaartsche Rijnbrug voor doorgaand autoverkeer met een intelligent toegangspunt. De Twijnstraat blijft vanaf de Venuslaan gewoon bereikbaar. Doorgaand autoverkeer oost-west door Zuidpoort wordt geweerd door een afslaggebod in Vondellaan ter hoogte van Bleekstraat. Autoverkeer op Vondellaan moet dus verplicht afslaan naar Bleekstraat. Catharijnesingel is daarmee ook weer bereikbaar vanuit het oosten. Mogelijk met gebruik van “intelligente toegang” voor specifieke doelgroepen.



Net als bij variant 4 zijn de gewenste aanvullende maatregelen:

- Eénrichtingsverkeer Gansstraat (in richting van Koningsweg) is wenselijk.
- Afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan is een noodzakelijke maatregel om sluipverkeer te voorkomen.

Mitigerende maatregelen op wegen die drukker dreigen te worden:

- Autoluw inrichten Waalstraat/Diamantweg.
- Optimalisatiemaatregelen ‘t Goylaan en Socrateslaan.

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A: verkeerseffecten

Verwachte netwerkeffecten

Afname op de Vondellaan en het Ledig Erf. Keerbeweging op de Briljantlaan wordt voorkomen.
Vergelijkbare effecten op de Diamantweg-Waalstraat als bij variant 4 (inclusief noodzaak voor aanvullende maatregelen) en doorschuiven van verkeer naar ‘t Goylaan en Waterlinieweg.

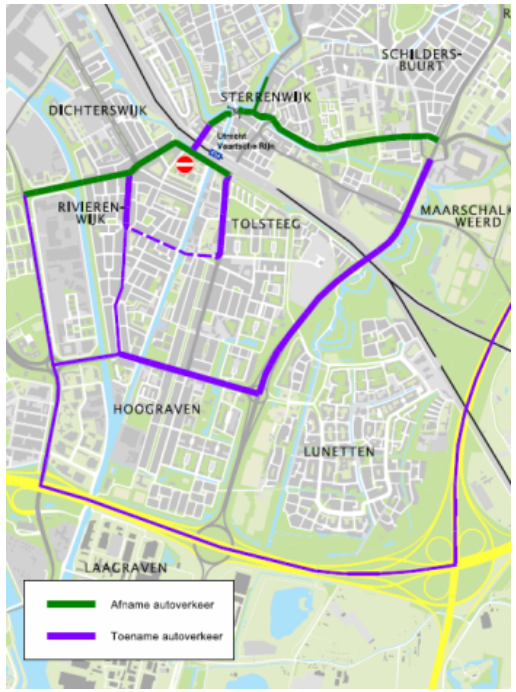
Variant 4





Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Variant 4A



Effecten variant 4A

- Ledig Erf wordt *shared space* / plein
- Oost-westroute rustiger
- Route via Waalstraat drukker
- ‘t Goylaan-Socrateslaan drukker
- Milieueffecten

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A: ruimtelijke kwaliteit

Autoluw Ledig Erf (ingericht als *shared space*)



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg



Gemeente Utrecht

6. Naar een definitieve variant

Voor- en nadelen van variant 1-Plus ten opzichte van 4A

Nadelen van variant 1-Plus

- Variant 1-Plus draagt onvoldoende bij aan de ambities:
- De ruimtelijke kwaliteit is duidelijk minder, zo kan het Ledig Erf kan niet als “shared space” worden ingericht (maar als fietsstraat), ook ambities voor oversteek naar Rotsoord en ambities uit de Omgevingsvisies binnenstad worden niet gehaald.
- Op de route Vondellaan – Albatrosstraat neemt de hoeveelheid autoverkeer niet af waardoor de oversteekbaarheid voor fiets en voetganger nauwelijks kunnen verbeteren.
- De hulpdiensten staan niet positief tegenover de variant in verband met de doorstroming (opkomtijden) en ook voor de bus is de doorstroming onzeker. In variant 4A zijn deze belangen wel te garanderen.
- Mobiliteitsbeleid: Variant 1-Plus draagt niet bij aan het weren doorgaand verkeer door de stad A-zone.
- De groot deel van de deelnemers aan de participatie wil graag dat doorgaand autoverkeer over het Ledig Erf geweerd wordt.

Voordelen van 1-Plus

- Een deel van de bewoners vindt het een voordeel dat men nog met de auto door de Zuidpoort van oost naar west kan rijden.
- De variant heeft geen uitstralingseffecten buiten de Zuidpoort.

Conclusie

Deze voordelen wegen niet op tegen de nadelen.

Verbeterpunten variant 4A ten opzichte van variant 4

- **Autoverkeer van en naar Utrecht-Oost** (Rubenslaan en Venuslaan) kan bestemmingen in binnenstad, Zuidpoort, Hoogh Boulandt en Hoog Catharijne bereiken.
- **Vrachtverkeer vanuit Utrecht-Oost** (o.a. bevoorrading binnenstad en Hoog Catharijne) kan nog gebruik maken van route via Venuslaan.
- **Parkeervoorziening aan zuidkant Hoog Catharijne** en bedrijven in Hoogh Boulandt zijn nog goed bereikbaar na realisatie van afsluiting Catharijnesingel voor autoverkeer.
- **Kans op sluipverkeer wordt kleiner** via de Oudegracht (tussen Venuslaan en Catharijnesingel).
- **Geen ongewenst kerend verkeer** op Briljantlaan ter hoogte van Rotsoord.
- **Uitstralingseffecten iets kleiner** (o.a. Vondellaan, oostelijk deel ‘t Goylaan).
- **Vaartsche Rijngarage beter bereikbaar** vanuit Venuslaan, Briljantlaan én binnenstad (bij variant 4 garage alleen via Briljantlaan en Vondellaan bereikbaar). Veel bewoners die garage gebruiken wonen aan oostkant Vaartsche Rijn.



Aanvullende maatregelen blijven ook bij variant 4A nodig:

1. Toename verkeersdruk op route Waalstraat / Diamantweg (via Oranjebrug)*
Zonder aanvullende maatregelen van huidige 5.000 naar ca. 10.000 mtv/etmaal. Maatregel verkeersluw inrichten van deze route past in beleid om deze route in te richten als autoluwe fietsstraat. Dit ook vanwege het belang van deze weg als fietsroute in de ontwikkeling van MWKZ. Met de aanvullende maatregelen (herinrichting én benutten VRI's) blijft de auto-intensiteit op het huidige niveau. Aantal fietsers groeit naar 10.000 per etmaal na afronding MWKZ. *Kosten*: Herinrichting Waalstraat is voorzien in ontwikkeling MWKZ. Herinrichting Diamantweg 0,45 mln euro, opgenomen in voorstel MPB 2021.

2. Toename van geluids- (en lucht) belasting op met name Rijnlaan en Waalstraat, Diamantweg, Briljantlaan, Bleekstraat
De globale berekeningen wijzen op toename van belasting en dat vraagt om maatregelen (geluidsarm asfalt of isolatie van woningen). Daarbij is verwachting dat verlagen van de wettelijke snelheid (van 50 naar 30 km/uur) en toepassing van geluidsarm asfalt het verbeteren van de geluidsisolatie aan woningen kan worden voorkomen. *Kosten:* Ruwe indicatie 2-3 mln euro. Wordt voorgelegd in MPB 2022.

3. Toename verkeers- en geluidbelasting op de 't Goylaan en Socrateslaan (met circa 20%)*
Op deze route is optimalisatie van doorstroming mogelijk (blijkt uit uitgevoerde simulatiestudie). De toename van autoverkeer bij keuze variant 4A kan grotendeels worden opgevangen door de doorgerekende optimalisaties (zoals verwijderen VRI Linschoter-singel). Verkeer wordt net als nu gebufferd aan de uiteinden. *Kosten*: 0,6 mln euro. Dekking vanuit Socrateslaan en MPB 2021.

4. Kleine kans op sluipverkeer door de binnenstad
Kleine kans dat route Twijnstraat - Oude Gracht - Lange Smeestraat wordt gebruikt als alternatief voor route Ledig Erf. Maatregel: monitoren van optreden sluipverkeer en dan gerichte maatregelen nemen.

Gemeente Utrecht

** Een deel van de verkeersdeelnemers zal kiezen voor een andere manier om de reis te maken: bijvoorbeeld andere vervoerswijze, andere reistijden of thuiswerken. Dit effect is niet expliciet meegenomen in deze berekeningen maar zal zeker optreden.*

7. Conclusie

Keuze voor Variant 4A

- Ledig Erf als *shared space* / plein.
- Vondellaan - Baden Powellweg rustiger: kans voor betere inrichting stationsomgeving.
- Goede oversteekbaarheid fietsers en voetgangers bij Rotsoord en Jutfaseweg.
- Past binnen het mobiliteitsbeleid (van binnen naar buiten: geen doorgaand verkeer langs de binnenstad) en binnen de omgevingsvisie Binnenstad.
- Ook de meeste aanvullende verkeersmaatregelen passen binnen het beleid, zoals herinrichting route Diamantweg - Waalstraat.
- Maatregelen/budget programmeren om uitstralingseffecten (geluid/lucht) in omliggende woonwijk op te vangen.



Doorgaand autoverkeer:
van binnen naar buiten

Bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

Variant 1: Ledig Erf als fietsstraat





Variant 1-Plus: Ledig Erf als fietsstraat plus herinrichting van de route Vondellaan - Albatrosstraat





Variant 2: Ledig Erf autoluw





Gemeente Utrecht

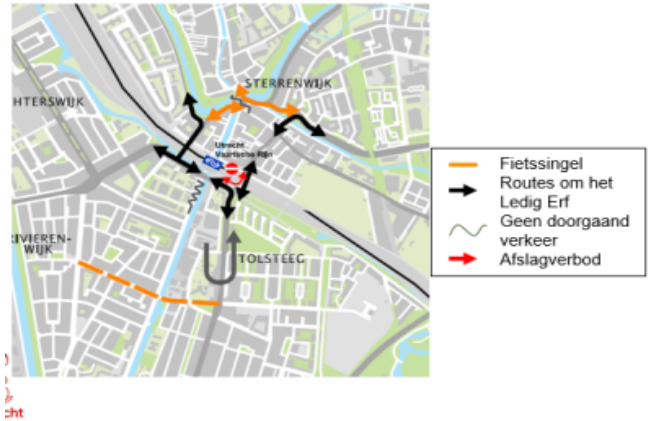
vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

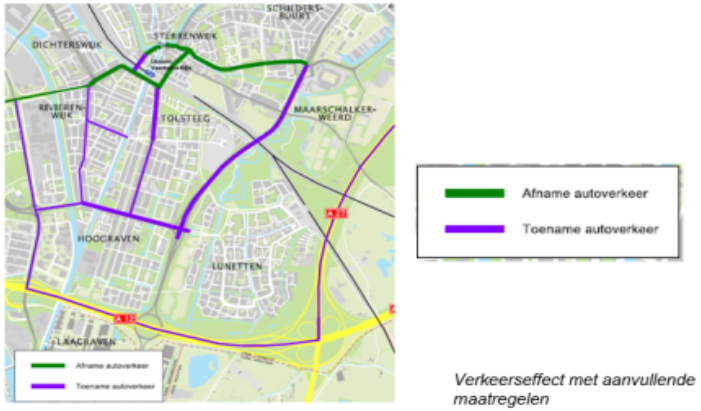
Variant 3: Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer





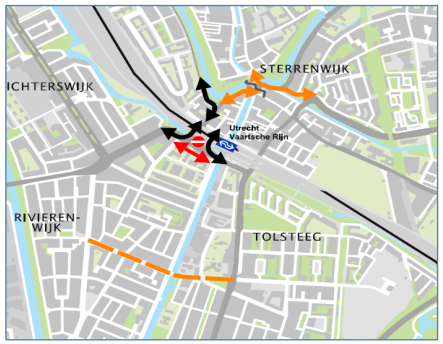
Variant 4: Ledig Erf autoluw met 1 afslagverbod

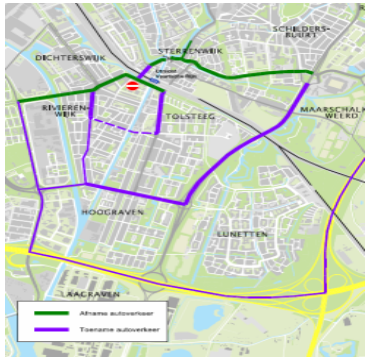




Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Variant 4A: Ledig Erf autoluw met weren doorgaand autoverkeer op de Vondellaan



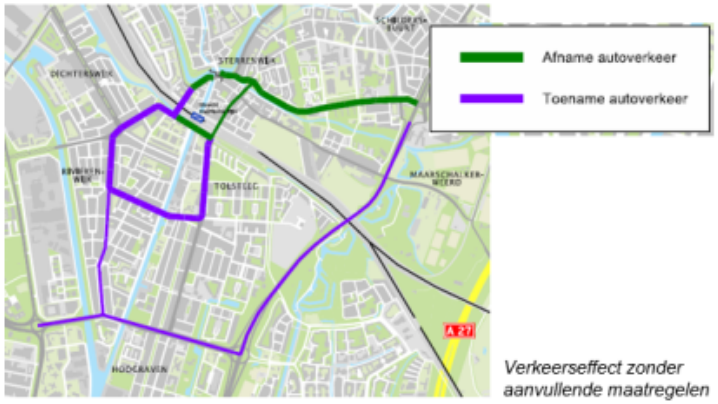


Gemeente Utrecht

vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

Variant 5: Ledig Erf autoluw met 2 afslagverboden





Verkeerseffect zonder aanvullende maatregelen

Variant 6: Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat





Gemeente Utrecht

Samenvatting resultaten participatie verkeersstudie Zuidpoort



15 maart 2021

Colofon

Uitgave

verkeerZuidpoort@utrecht.nl

In opdracht van

Daniel Reuling

Internet

www.utrecht.nl/zuidpoort

Rapportage

Projectteam Zuidpoort in samenwerking met afdeling onderzoek & advies

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Enquête op Denkmee.utrecht.nl	5
3	Analyse opmerkingen spreekuren en enquête	16
4	Bijeenkomst Klankbordgroep	18
5	Ingediende zienswijzen	20
6	Gesprekken met stakeholders	23
7	Conclusies	25

1 Inleiding

Voor de studie Zuidpoort is de participatie via drie verschillende sporen gevoerd:
Spoor 1: Publieke participatie
Spoor 2: Interviews met organisaties
Spoor 3: Een gesprek met de samengestelde Klankbordgroep.

Vanuit deze drie sporen van participaties zijn de op onderstaande wijze reacties verzameld:

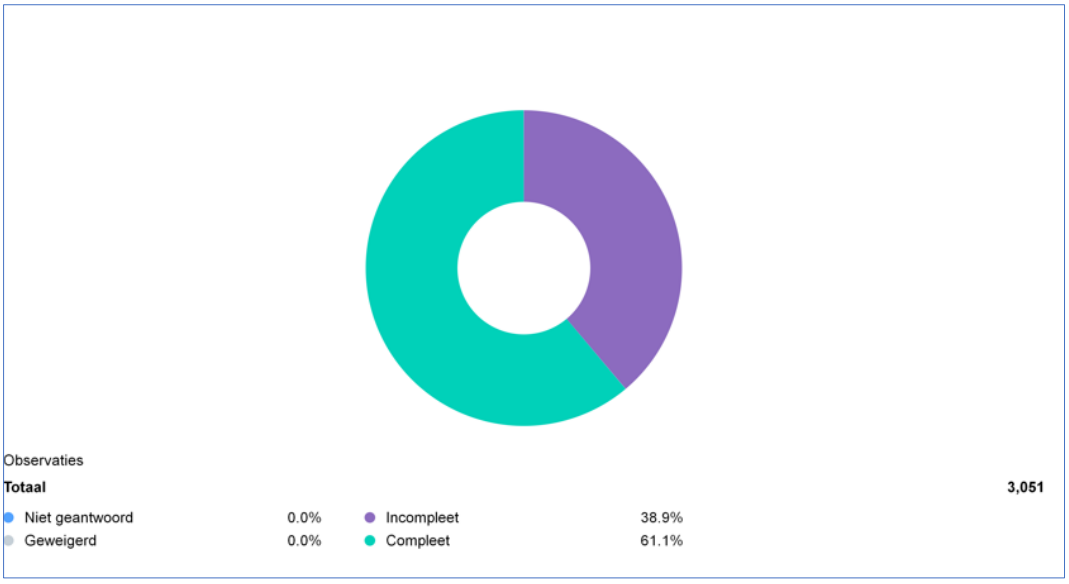
1. Digitale enquête via **denkmee.utrecht.nl**, voor iedereen toegankelijk (met 3051 deelnemers en 1884 volledig ingevulde enquêtes)
2. **Digitale spreekuren**. Er zijn gesprekken gevoerd met bewoners (42 deelnemers).
3. **Zienswijzen**, verschillende groeperingen (6 groeperingen) hebben een zienswijze ingediend over de plannen en er zijn circa 80 reacties binnengekomen, veelal via de mail.
4. **Klankbordgroep**. Er heeft een rondetafelgesprek plaatsgevonden met verschillende soorten belanghebbenden: bewoners en ondernemers in de buurt, bewoners uit verder weg gelegen wijken, de fietsersbond en de SOLGU (11 organisaties).
5. **Gesprekken met stakeholders**: van ondernemers tot hulpverleners en onderwijsinstellingen (19 interviews).

Deze notitie is een samenvatting van de enquête en de gesprekken en hieronder worden deze resultaten weergegeven. Bij de enquête zijn veel opmerkingen gemaakt in de vrije velden bij de verschillende varianten. Deze opmerkingen komen veelal overeen met de opmerkingen en vragen die tijden de (digitale) spreekuren werden gesteld. Daarom zijn deze in hoofdstuk 2 samengenomen.

2 Enquête op Denkmee.utrecht.nl

Opzet van de enquête
De enquête was door iedereen in te vullen via het online platform Denkmee.utrecht.nl in de periode 12 januari tot en met 8 februari 2021.
In deze enquête is gevraagd waarom mensen in het gebied Zuidpoort komen, wat ze het belangrijkst vinden voor het gebied en wat hun oordeel is over de verschillende varianten. Daarna is gevraagd een keuze te maken voor de meest wenselijke variant en dat eventueel te motiveren.

Vooraankondiging en informatie
Via (sociale) media, digitale wijknieuwsbrieven en met een wijkbericht op ongeveer 10.000 adressen in de wijde omgeving van het zuidpoortgebied zijn mensen gewezen op de mogelijkheid om de enquête in te vullen. Daarnaast hebben er artikelen gestaan in de lokale pers: DUIC (interview met de wethouder en nog een toelichtend artikel), AD/UN.



3051 respondenten zijn de enquête gestart, waarvan 1868 (61,1%) de enquête hebben afgemaakt. Een groot gedeelte (ongeveer 26%) heeft voor vraag 3 de enquête beëindigd. Van de ruim 2200 respondenten die bij vraag 3 gestart zijn met het scoren van de varianten heeft ongeveer 85% (1868 respondenten) de enquête geheel ingevuld.

De resultaten van de enquête geven een goed beeld van wat respondenten vinden van iedere variant (inclusief aanvullende opmerkingen).

Nauwkeurigheid: De enquête is bedoeld als een peiling en niet als een statistisch representatief onderzoek. De percentages zijn bedoeld om inzicht te geven in de voorkeuren. Er moet een onzekerheidsmarge in acht worden genomen aangezien het geen representatief onderzoek is.

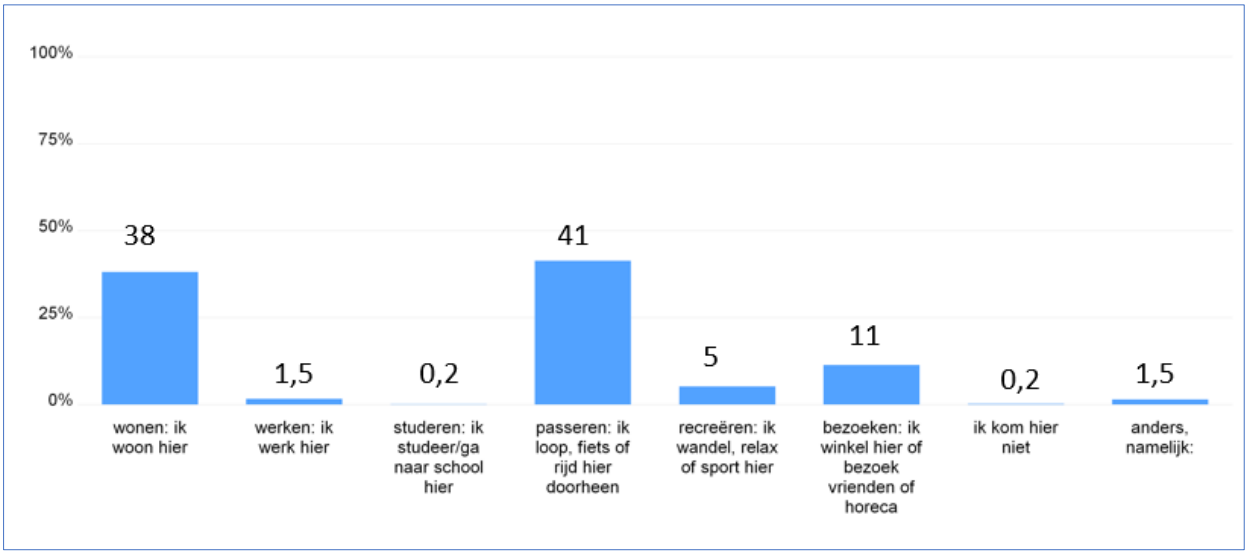
Hoe gebruiken respondenten het gebied? (n = 2603)

Vraag: Alles is nu een beetje anders door corona, misschien moet je voor deze vraag terugdenken aan de periode vóór corona: hoe gebruik(te) je dit gebied vooral? (kruis het voornaamste antwoord aan)

De grootste groepen zijn:

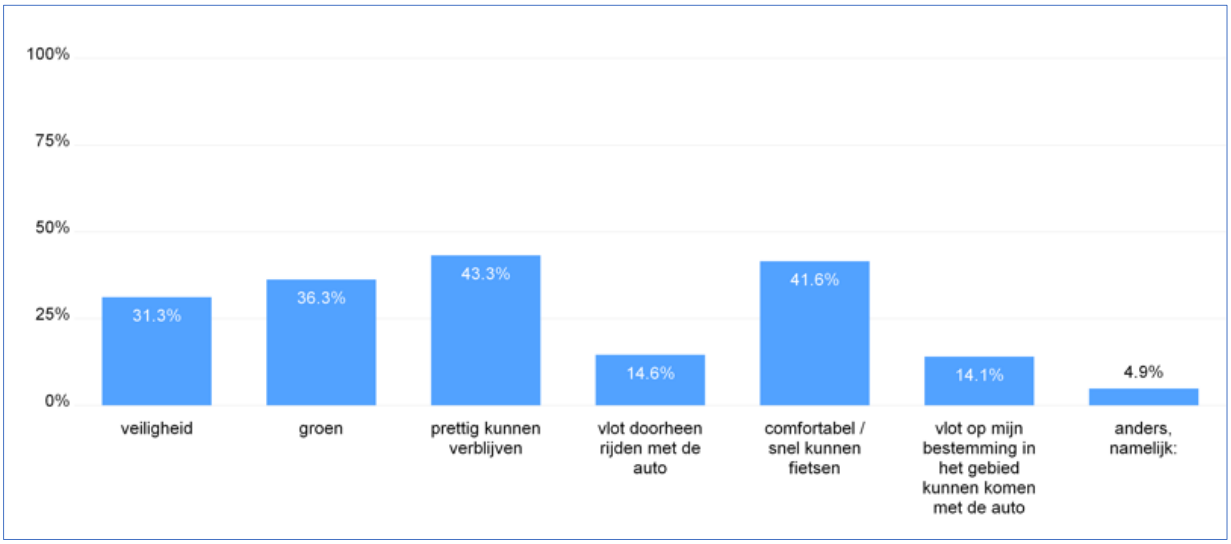
- Passanten 41%
- Bewoners 38%
- Bezoekers 11%

Recreanten scoren 5% en andere groepen scoren 1,5% of lager. Dit aantal is te klein om verder mee te nemen in het onderzoek.



Wat vindt men het belangrijkst (n = 2507)

Vraag: Wat vind je het belangrijkste voor het gebied? (maximaal 2 antwoorden mogelijk)



Hieruit blijkt dat belangrijk gevonden wordt: prettig verblijven, vlot erdoorheen fietsen, groen en veiligheid (allen boven de 30%). Met de auto door of naar het gebied rijden scoren een stuk lager (beide bijna 15%).

Belang per doelgroep
Er is een combinatie gemaakt naar de doelgroepen (hoe gebruikt u het gebied) en wat zij het belangrijkst vinden. Per doelgroep staat hieronder de top 3. Opvallend is dat verblijven, groen veiligheid, goed kunnen fietsen en groen het meest genoemd worden.
Daaronder staat per diagram met de scoren per doelgroep
Respondenten die in het gebied een bestemming hebben (wonen, werken, studeren) vinden bereikbaarheid per auto en per fiets allebei belangrijk. Passanten vinden comfortabel/snel kunnen fietsen het belangrijkst.

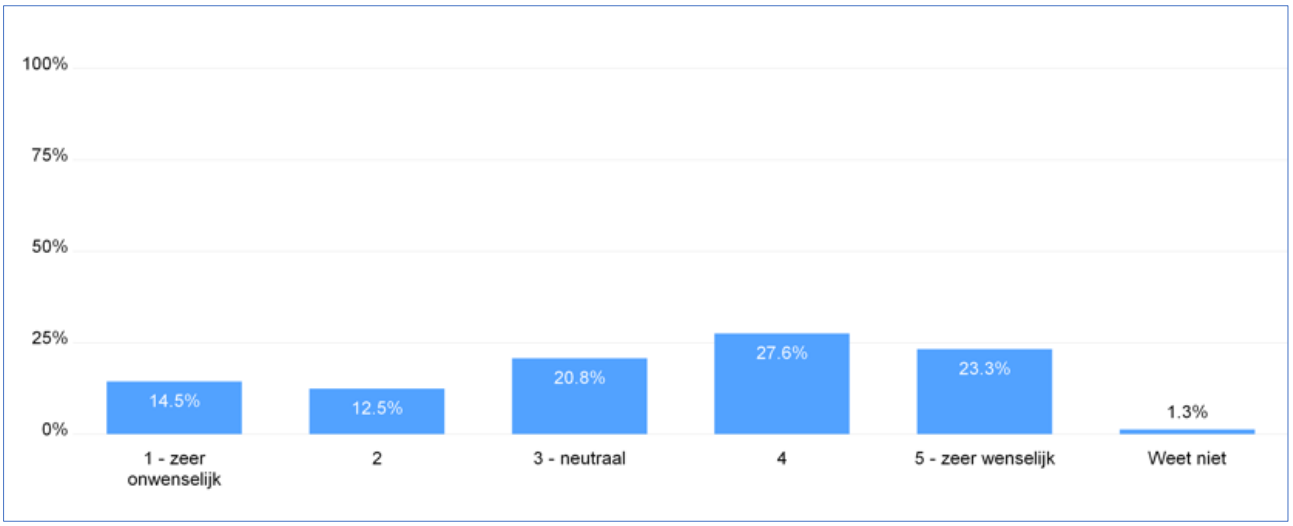
Top 3 per groep respondenten:
Bewoners 38% 1) veiligheid, 2) groen en 3) verblijven
Passanten 41% 1) goed door kunnen fietsen, 2) groen en 3) veiligheid
Bezoekers (11%) 1) verblijven, 2) groen, 3) fietsen

Bevindingen bij de verschillende varianten

In de enquête is gevraagd om per variant aan te geven hoe (on)wenselijk men de varianten vindt. Tevens is de mogelijkheid geboden om per variant opmerkingen in te vullen. Bij elke variant zijn er ongeveer 600 a 700 opmerkingen geplaatst zowel variant-specifieke als algemene opmerkingen. De genoemde opmerkingen geven geen volledig beeld van alle gegeven opmerkingen. Er is geprobeerd een overzicht te geven van veelvoorkomende reacties.

Variant 1: Ledig Erf als fietsstraat (n = 2234)

51% wenselijk
21% neutraal
27% onwenselijk



Opmerkingen:
Positief aan deze variant vindt men:

- Dat voor alle verkeer alle mogelijkheden open blijven.
- De variant sluit goed aan bij de Tolsteegsingel
- De variant heeft het minst impact op de verkeerstromen in de stad.

Negatief vindt men:

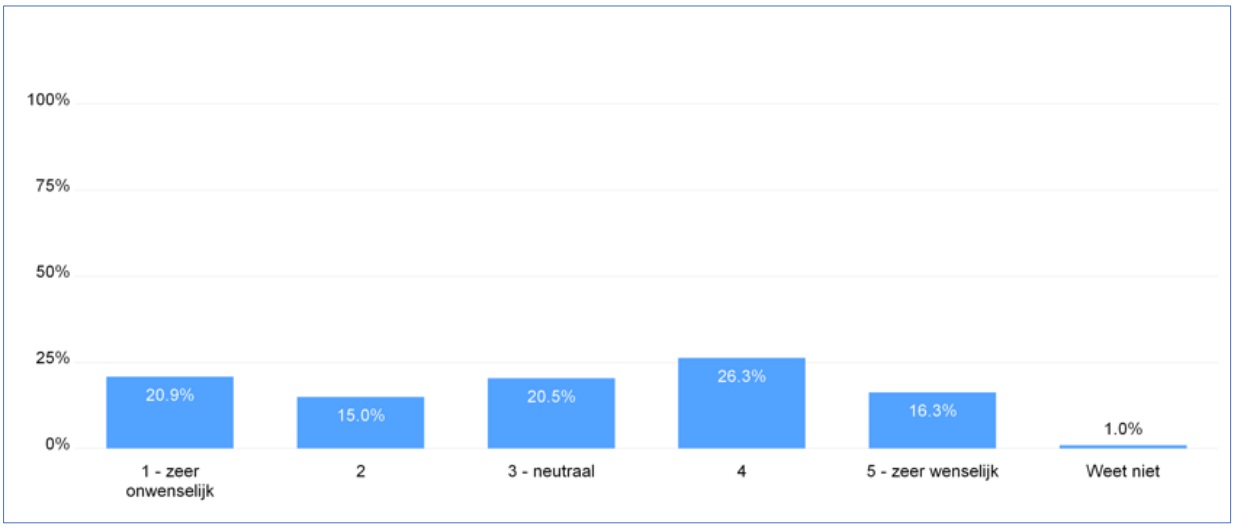
- de impact op de Albatrosstraat/Vondellaan.
- Er nog te veel autoverkeer overblijft

Neutraal:

- Er zijn zowel mensen die opmerken dat het met een fietsstraat veiliger wordt als mensen die het onveiliger vinden.
- Ongeveer 35 mensen gegeven aan niet te begrijpen wat de meerwaarde is van het afkoppelen van de Jutfaseweg voor auto's van de Vondellaan.

Variant 2: Ledig Erf Autoluw (n = 2131)

43% wenselijk
21% neutraal
36% onwenselijk



Opmerkingen:
Positief aan deze variant vindt men dat:

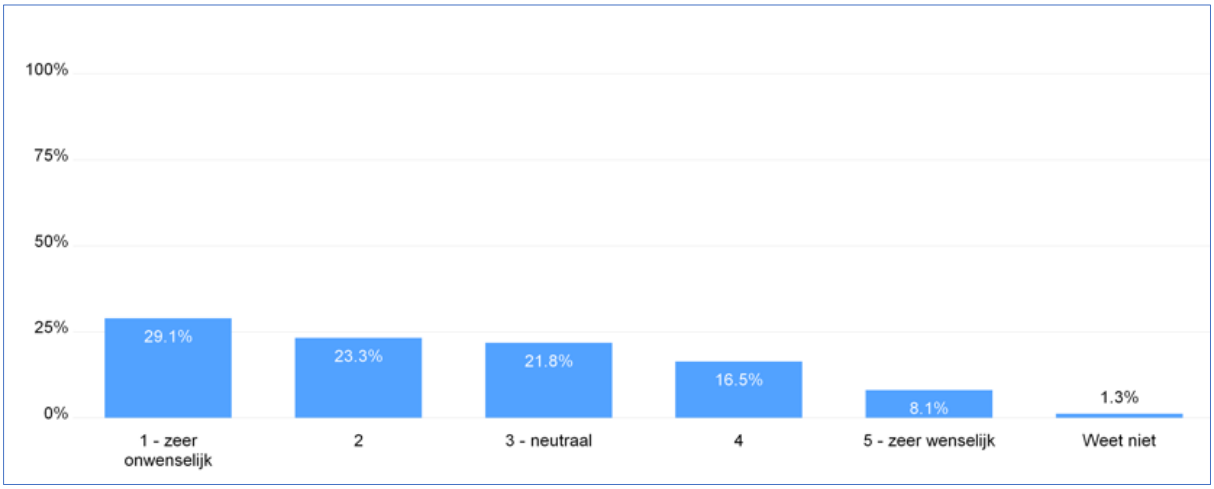
- het Ledig Erf echt autoluw wordt
- het Ledig Erf veiliger wordt
- het leefbaarder wordt

Negatief vindt men dat:

- de Albatrosstraat en de Vondellaan drukker worden
- mensen belemmerd worden om hun bestemming (huis/werk of ziekenhuis) te bereiken/omrijden

Variant 3: Ledig Erf autoluw met doseren aan de randen (n = 2079)

25% wenselijk
22% neutraal
52% onwenselijk



Opmerkingen
Positief aan deze variant vindt men:

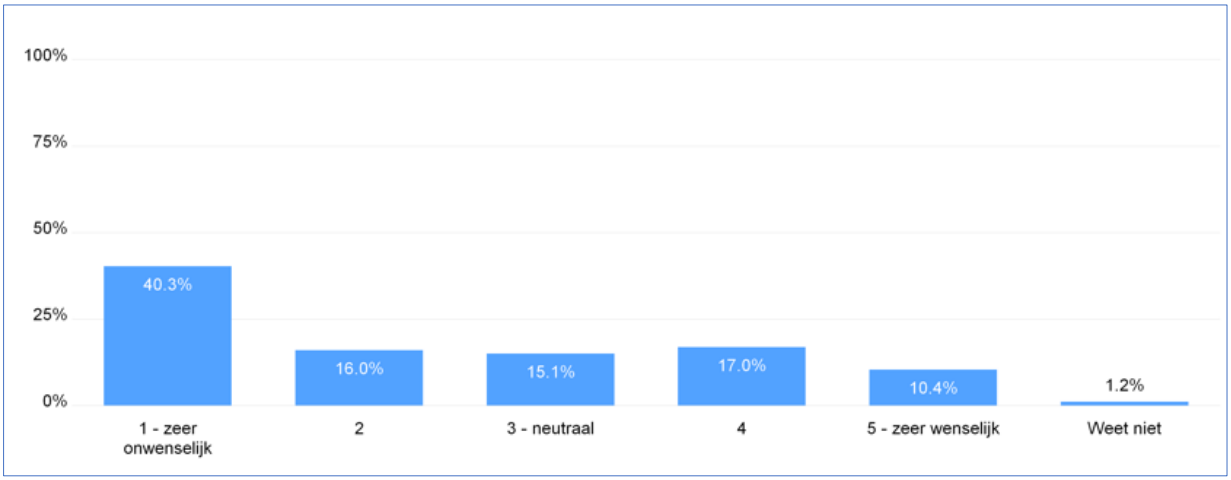
- Autoluw Ledig Erf
- Verblijven in het gebied
- Veiligheid

Negatief vindt men:

- Doseren, men vraagt zich af of er dan lange wachtrijen komen te staan, er veel lucht en geluidsproblemen ontstaan.
- Sluipverkeer en effecten elders in de stad door omrijden.
- Bestemming voor directe bewoners en werkenden minder goed bereikbaar.

Variant 4: Ledig Erf autoluw met 1 afslagverbod (n = 2038)

27% wenselijk
15% neutraal
56% onwenselijk



Opmerkingen:
Positief aan deze variant vindt men:

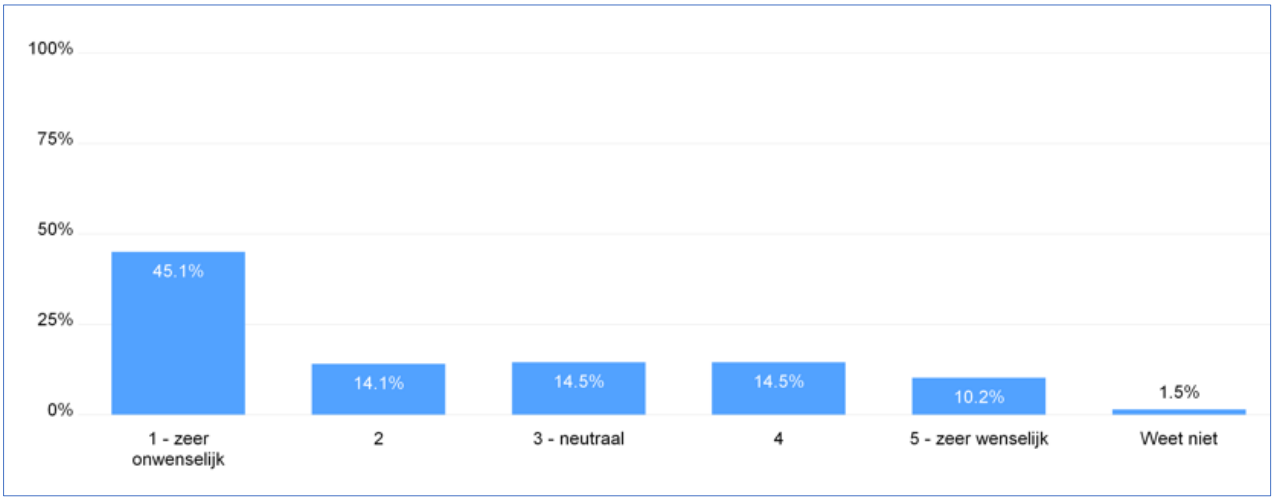
- Weinig auto's in de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid in het gebied

Negatief vindt men:

- Omrijden (meer kilometers) voor bestemmingsverkeer
- Effecten buiten het plangebied. Focus ligt daarbij vooral op binnenwijkse verbinding Diamantweg – Waalstraat – Rijnlaan en ook bij noodzakelijk te gebruiken reeds overbelaste toegangsroute via 't Goylaan en de Vultostraat. Zorgen gaan zowel over lucht en geluid, verblijven als doorstroming.
- De verminderde bereikbaarheid van bestemmingen in het gebied en het Diakonessenhuis worden vaak genoemd.

Variant 5: Ledig Erf autoluw met 2 afslagverboden (n = 2004)

25% wenselijk
15% neutraal
59% onwenselijk



Opmerkingen
Positief aan deze variant vindt men:

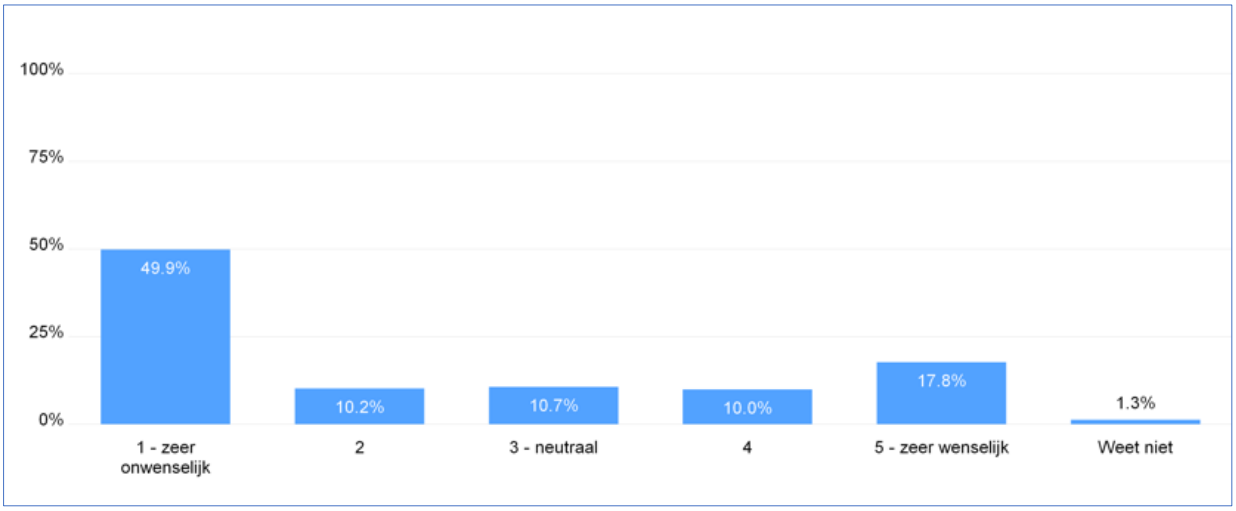
- De autoluwheid van de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid
- Verblijven in de Zuidpoort

Negatief vindt men:

- Omrijden (meer kilometers) voor bestemmingsverkeer
- Effecten buiten het plangebied. Focus ligt daarbij vooral op binnenwijkse verbinding Diamantweg – Waalstraat – Rijnlaan en ook bij noodzakelijk te gebruiken reeds overbelaste toegangsroute via ’t Goylaan en de W.A. Vultostraat. Zorgen gaan zowel over lucht en geluid, verblijven als doorstroming.
- De verminderde bereikbaarheid van bestemmingen in het gebied en het Diaconessenhuis worden vaak genoemd.
- Afslagverboden worden als onduidelijk ervaren en daarmee onveilig

Variant 6: Ledig Erf autoluw met knip Albatrosstraat (n = 1966)

28% wenselijk
11% neutraal
60% onwenselijk



Opmerkingen
Positief aan deze variant vindt men dat:

- De autoluwheid van de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid/verblijven
- duidelijke, eerlijke en een goede keuze die past bij de ontwikkeling van dit deel van de stad.

Negatief vindt men:

- Effecten buiten het plangebied. Focus ligt daarbij vooral op binnenwijkse verbinding Diamantweg – Waalstraat – Rijnlaan en ook bij noodzakelijk te gebruiken reeds overbelaste toegangsroute via ’t Goylaan en de Vultostraat.
- Het niet meer in stand houden van binnenstedelijke routes, bijvoorbeeld Dichterswijk - Diakonessenhuis.

Divers:

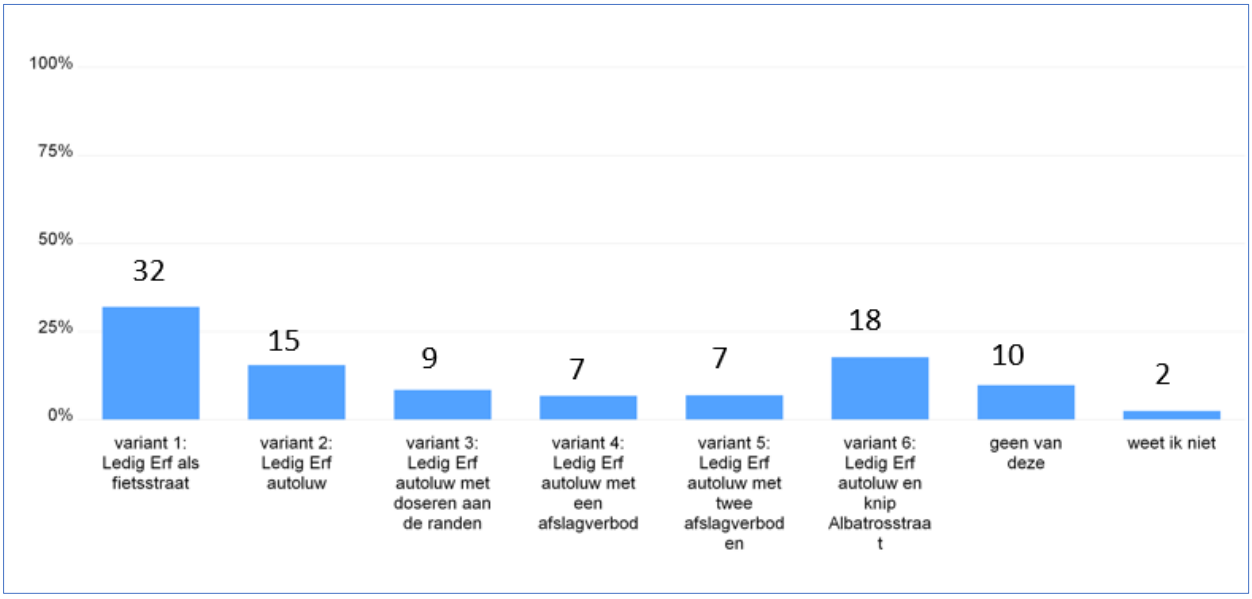
- In het bijzonder de Watervogelbuurt geeft een duidelijke tweedeling. Een groep respondenten is bezorgd dat de buurt (te) slecht bereikbaar wordt, terwijl een ander deel deze variant ziet als kans voor de leefbaarheid in de buurt.

Conclusie over wenselijkheid van de varianten

Naarmate de ingreep in de varianten groter wordt, verschuift het percentage respondent dat een variant wenselijk vindt meer naar het oordeel onwenselijk.

Welke variant heeft de voorkeur

Gevraagd is alles overziend welke variant de voorkeur heeft. Hieruit blijkt er vooral een voorkeur is voor variant 1 (32%). Daarna volgen variant 6 en 2 met een steun van respectievelijk 18 en 15% (n = 1926). 10% van de respondenten heeft geen voorkeur voor één van deze varianten, 2% weet het niet.



Waarom een variant wordt aangeduid als voorkeursvariant

In de enquête is gevraagd om per variant aan te geven hoe (on)wenselijk men de varianten vindt. Tevens is de mogelijkheid geboden om per variant opmerkingen in te vullen. Bij elke variant zijn er ongeveer 600 a 700 opmerkingen geplaatst zowel variant-specifieke als algemene opmerkingen. Hieronder is geprobeerd een beeld te scheppen van veelvoorkomende reacties. Het genoemde geeft geen volledig beeld van alle gegeven opmerkingen.

Ook in de digitale spreekuren zijn veel vragen gesteld en zorgen geuit. Deze komen veelal overeen met opmerkingen in de enquête. Daarbij moet worden opgemerkt dat wat voor de ene respondent als voordeel wordt gezien, door een andere respondent juist weer als nadeel wordt gezien. Daarbij zijn de woonlocatie en de hoofdmodaliteit (auto, fiets, lopen of openbaar vervoer) van bepalende invloed op het oordeel of het een voordeel of nadeel is.

Variant 1
Respondenten geven vooral aan dat het positief is omdat ze nog op hun bestemming kunnen komen. Ook vindt men dat dat de veiligheid verbetert en er weinig sprake is van uitwijkend verkeer.

Variant 2

Respondenten geven aan dat deze variant een goede balans kent in maatregelen en effecten. Vooral verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied worden genoemd, naast het ontbreken van netwerkeffecten elders.

Variant 3
Net als variant 2 wordt deze variant aangemerkt als een oplossing met een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer in en buiten het gebied en het ontbreken van netwerkeffecten elders in de stad.

Variant 4
Belangrijkste opmerking is de goede balans tussen de nog in stand te houden bereikbaarheid in combinatie met het vergroten van de leefbaarheid door het doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

Variant 5
Respondenten kiezen deze variant vanwege de verbeterde leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de Zuidpoort

Variant 6
Respondenten zien in deze variant de kans om de leefbaarheid te vergroten en ook het verbeteren verkeersveiligheid respectievelijk bevorderen van lopen en fietsen wordt vaak als positief argument benoemd.

Conclusie
Conclusie uit deze cijfers is dat 32% een bescheiden ingreep wil op het Ledig Erf (fietsstraat of singelprofiel). 10% spreekt geen voorkeur uit, een deel daarvan zegt überhaupt geen verandering te willen. 2% geeft aan het niet te weten.
Dit wil zeggen dat 54% van de respondenten wel graag een autoluw Ledig Erf wil maar dat de meningen daarbinnen sterk verschillen tussen de verschillende varianten variërend van niets extra’s doen (variant 2) tot het afsluiten van de Albatrosstraat (variant 6).

3 Analyse opmerkingen spreekuren en enquête

In de enquête zijn veel opmerkingen gemaakt bij de varianten (600 a 700) per variant. Een groot deel daarvan zijn inhoudelijke opmerkingen. In deze paragraaf zijn de veel genoemde opmerkingen/zorgen gebundeld uit zowel de enquête als de circa 50 mensen die deelgenomen hebben aan de digitale spreekuren.

1 Omrijden voor mensen met een herkomst of bestemming vlak bij de Zuidpoort.
Bewoners van met name Dichterswijk en Hoogh Boulandt voelen zich opgesloten doordat ze niet meer naar het oosten kunnen via de Venuslaan. Dit geldt zowel voor verkeer dat de stad uit wil als voor bewoners die zich zorgen maken over de bereikbaarheid van het Diakonessenhuis (Spoed Eisende Hulp) en het brengen van kinderen naar sportclubs als Kampong of het verzamelen bij uitwedstrijden. Hierbij vindt men de omweg en de rijtijd te lang, men vreest dat dit leidt tot meer autokilometers. Direct omwonenden voelen zich op deze manier het hardste getroffen.
Bewoners van de zuidelijke binnenstad vrezen ook voor hun lokale bereikbaarheid en voor het even ophalen van goederen of het afzetten van mensen waarna ze weer naar hun reguliere parkeerplek moeten die soms aan de andere kant van een knip ligt. Een oplossing die zij aandragen is een ontheffing (bijvoorbeeld om 1 per week door de knip mogen).

2 Afsluiten Jutfaseweg
Afsluiten van de Jutfaseweg wordt niet door iedereen begrepen en wordt soms aangegeven als belangrijke route naar de stad en vanuit de Rivierenwijk/Vondelparc naar het oosten.

3 Overlast in andere gebieden door verdringing van autoverkeer
Bewoners vrezen overlast op routes die (ook) niet bedoeld zijn voor veel autoverkeer zoals de Rijnlaan, de Waalstraat/Diamantweg waar straks ook nog eens de fietsers van de Merwedekanaalzone bij komen. Ook op wegen met een iets belangrijkere plaats in het autonetwerk zoals de W.A. Vultostraat en ‘t Goylaan vreest men voor de slechtere doorstroming. Ook zijn er veel zorgen over de leefbaarheid, o.a. door de toename van milieuoverlast en slechtere oversteekbaarheid in deze straten. Ook daar zijn scholen en zijn direct aanwonenden. De bewoners in de W.A. Vultostraat hebben actief de buurt benaderd, daar zijn relatief veel (eensluidende) reacties gekomen.

4 Sluipverkeer
Er wordt aandacht gevraagd voor mogelijke sluiproutes met name door de binnenstad (om een knip te omzeilen) en door de Gansstraat bij doseren.

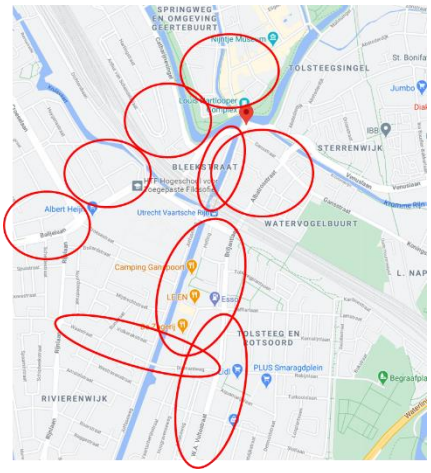
5 Fiets
Met name op het Ledig Erf wordt gevraagd om fietsveiligheid en het verdelen van fietsers over verschillende routes.

6 *Fasering*

Regelmatig wordt de suggestie gedaan de aanpak te faseren, eerst knip Catharijnesingel, dan het Ledig Erf en dan pas de Vondellaan en monitoren het effect of verder ingrijpen wel nodig is.

4 Bijeenkomst Klankbordgroep

Inleiding



Op donderdag 4 februari 2021 zijn 11 organisaties uitgenodigd voor deelname aan een klankbordgroepgesprek over de 6 oorspronkelijke verkeersvarianten en de inmiddels in de participatie betrokken variant 4 Alternatief. In de figuur hiernaast zijn de vertegenwoordigers uit de wijken die hebben deelgenomen visueel weergegeven. Het betrof dus bewoners en ondernemers binnen en buiten de Zuidpoort. Alle vertegenwoordigers kregen spreektijd om de voor- en nadelen van de verschillende varianten te bepreken, waarna er ruimte was voor discussie en reacties van de andere deelnemers. Deze werkwijze werd als bevredigend ervaren. Wel had een aantal vertegenwoordigers de behoefte om hun standpunten en onderbouwing op papier te zetten. Sommige deden dat al in de aanloop naar de bijeenkomst. Andere kozen ervoor om dat na afloop van de bijeenkomst te doen in de vorm van een zienswijze (zie paragraaf 5 hierna). Van de bijeenkomst is een uitgebreid verslag gemaakt ten behoeve van de analyse. Dit verslag is ter controle voorgelegd aan alle deelnemers, waarbij alleen SOLGU een paar zinnen heeft aangepast.

Schematische weergave van de voorkeuren per organisatie

Samenvatting voorkeuren per organisatie in de Klankbordgroep							
Organisatie **Varianten:**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**4 A**
Dichterswijk Zuid							
Balijeplein e.o.							
Hoogh Boulandt							
Binnenstad Zuid							
Watervogelbuurt							
Waalstraat/Diamantweg							
Briljantlaan/WA Vulto/C. Erzeijstraat							
Ondernemers Ooster- en Westerkade							voorkeur
Ondernemersvereniging Rotsoord							voorkeur
Fietsersbond							
SOLGU							

Opmerking: in een klein aantal gevallen is de voorkeur afgeleid van de reacties (zie uitgebreid verslag van de klankbordgroep bijeenkomst van donderdag 4 februari 2021 van 19:30-21:30 uur)

Observaties & belangrijkste bevindingen

1. Onzekerheid over de effecten van de “knip Catharijnesingel” komt regelmatig voorbij;
2. Zorg over de effecten van de “knip Catharijnesingel” op de route Vondellaan – Bleekstraat – Catharijnesingel (verzoek: kan de knip van 16-18 uur niet open, voor uitstroom auto via Daalsetunnel in de richting van de A2);
3. Pleidooi voor een gefaseerde inzet van maatregelen: 1. Knip Catharijnesingel; 2. Variant 1 (Ledig Er als fietsstraat); 3. Daarna Variant 2 of hoger én herinrichting route Vondellaan - Albatrosstraat;
4. Kies voor Variant 1 en zet meer in op gewenst gedrag (ipv verdrijven van auto’s). Door 30 km/uur inrichting met aandacht voor oversteekbaarheid van langzaam verkeer in etappes.

5. Balijeplein meenemen in het Autoluw maken van de Zuidpoort. Concrete suggestie: kies voor variant 1 en doe daarnaast herinrichting Balijeplein – Albatrosstraat op 30 km/uur (de Plus);
6. Zorgen over de verdrijvingseffecten: In volgorde van beleving: 1. Route Oranjebrug; 2. Rijnlaan & route Vultostraat; 3. Capaciteit van ’t Goylaan/Socrateslaan in de spitsperioden.
7. Ondernemers zijn uitgesproken over hun voorkeur: Variant 4 A. Voor drie bewoners groepen (Twijnstraat, Hoogh Boulandt, Watervogelbuurt) scoort Variant 4 A iets hoger dan de oorspronkelijke Variant 4.

De Variant 1 Plus is na de bijeenkomst door de projectgroep verder uitgewerkt en onderzocht op verkeerskundig effect en impact op de ruimtelijke kwaliteit in de Zuidpoort.

5 Ingediende zienswijzen

Geïnspireerd door de parallel aan de participatie voor de Zuidpoort lopende inspraak op het Mobiliteitsplan 2040 heeft een aantal bewonersgroepen spontaan een zienswijze ingestuurd. Of een uitgebreide brief met daarin de zienswijze op de voorliggende plannen voor de Zuidpoort. In deze paragraaf zijn de 6 ontvangen zienswijzes allereerst samengevat in een tabel met de voorkeuren per variant. Daarnaast is per zienswijze een korte samenvatting gegeven van de aangedragen positieve punten, zorgen en adviezen. De meeste zienswijzes zijn ontvangen van bewonersgroepen die al betrokken waren bij de Klankbordgroep van 4 februari 2021. Een aantal reacties verwijst dan ook naar de daar gevoerde discussie en de daar besproken Variant 1 Plus.

Schematische weergave van de voorkeuren per organisatie

Samenvatting voorkeuren per Zienswijze & Brief							
Organisatie	**Varianten:**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**4 A**
Binnenstad 030								
Briljantlaan - W.A. Vultostraat - C. Erzeijstraat)								
Bewoner Jekelstraat								n.b.
Buurtcomité Twijnstraat e.o.								
Dichterswijk Zuid								
Bialijeplein e.o.								

Opmerking: in een klein aantal gevallen is de voorkeur afgeleid van de reacties zoals verwoord in de zienswijze.

Belangrijkste aandachtspunten per zienswijze (kort samengevat):

Binnenstad 030 (getekende versie van 28 januari 2021)

- In huidige situatie niet zo'n verkeersprobleem op het Ledig Erf (na wegvallen lijn 12);
- Is doorzetten van de fietsstraat (variant 1) niet al voldoende (vgl. Tolsteegsingel);
- Mocht de gemeente kiezen voor een knip: dan graag een slimme knip met mogelijkheid tot ontheffing voor de bewoners van de binnenstad en Hoogh Boulandt;
- Omrijroutes worden voor sommige bestemmingen lang (van 5 naar 15 km) voor de verbinding tussen Hoogh Boulandt en Kampong in het meest extreme geval). Overigens een verbinding die zich goed voor de fiets leent;
- Indien een knip op het Ledig Erf, dan graag geen verdere knips of afslagverboden ivm bereikbaarheid binnenstad;
- Voorstander van een intelligent toegangspunt in plaats van een compartimentering van de binnenstad;
- Verlaging naar 15 km/uur als wettelijke snelheid in de binnen stad bij Variant 1 kan wat ons betreft ook;
- Aandacht voor nieuwe sluiproutes om de binnenstad (via de Homeruslaan) indien de wachtrij op de Venuslaan te lang wordt door doseren bij de VRI in variant 3.
- Graag een directe OV-verbinding van de binnen stad naar Station Vaartsche Rijn;

Route Brijlantlaan – W.A. Vulostraat – C. Erzeijstraat (brief van 7 februari 2021)

- Verbetering Ledig Erf ondersteun ik van harte, maar het afsluiten voor doorgaand autoverkeer gaat mij te ver;
- Weinig aandacht voor de consequenties op onze route (intensiteit, veiligheid, milieu, vrachtverkeer) in geval van keuze voor de afslagverboden (de variant 4-6);
- Noodzaak afkoppelen Jutfaseweg nergens helder onderbouwd (deze onderbouwing is overigens opgenomen in de bijlage bij de raadsbrief van 12 januari 2021);
- Negatieve gevolgen van variant 4 (afslagverbod) op onze route (berekend op 10% toename);
- In MP2040 komt met parkeren aan de rand een afname van autoverkeer, dus zijn drastische maatregelen niet nodig in de Zuidpoort (lees: varianten 2 -6);
- Ik hoop dat er ruimte is voor een nieuwe variant waarbij het autoverkeer wordt ontmoedigd en geen afsluitingen nodig zijn (en de gemeente oude beelden los durft te laten);
- Stimuleren van “Parkeren buiten de stad” helpt ook goed mee om de druk van het autoverkeer binnen de stad te laten afnemen..

Bewoner Jekelstraat (Dichterswijk West) mail van 9 februari 2021

- Vang de automobilisten al eerder aan de randen van de stad op om te voorkomen dat ze door de Zuidpoort rijden (Voor Balijeplein en bij Herculesplein);
- Westerkade wordt nu gebruikt door sluipverkeer, dat is ongewenst en moet na de herinrichting van de route Vondellaan – Albatrosstraat zijn aangepast/opgelost;

Buurtcomité Twijnstraat e.o. (Zienswijze van 8 februari 2021)

- Overlast door autoverkeer moet worden beperkt, maar dat hoeft niet te gebeuren met harde fysieke ingrepen. Dit kan ook met de huidige intensiteiten en een veilige inrichting;
- Houdt de zuidelijke toegang tot de binnenstad bereikbaar voor bestemmingsverkeer van bewoners, winkeliers en invaliden, Laden en lossen moet mogelijk blijven;
- Als het lukt om de bezoekers van de stad aan de rand te laten parkeren kunnen de beschikbare parkeergarages door bewoners worden gebruikt;
- Wij pleiten voor een gefaseerde aanpak: 1. Knip Catharijnesingel; 2. Snelheidsreductie in de Zuidpoort naar 30 km/uur; 3. Verbeteren oversteekbaarheid fiets/voetgangers 4. Andere knips kunnen daarna altijd nog indien nodig;
- Werk de fietsroutes verder uit. Wellicht kun je niet voorkomen dat fietsroutes elkaar kruisen en fietsers al eerder om de Zuidpoort leiden. Daarmee voorkom je druk van fietsers op het Ledig Erf en dan ook een kleinere noodzaak tot weren van autoverkeer;
- Zet technologische ontwikkelingen in om auto- en vrachtwagenstromen te voorkomen. Met verwijzing naar milieuzones. Op basis van kentekenregistratie kan bestemmingsverkeer worden toegelaten;
- Daarnaast wordt een serie verkeerskundige oplossing aangedragen die passen bij Variant 1 Plus (Ledig Erf als fietsstraat en een op langzaam verkeer ingestelde herinrichting van de route Vondellaan – Albatrosstraat). Dit volgens het concept van de stadsboulevards, maar dan op een binnenstedelijke schaal.

Bewonersgroep Dichterswijk Zuid (brief van 8 februari 2021)

- Brief gericht op de Vondellaan tussen Balijeplein en Bleekstraat;
- Positief over het opknappen van het Ledig Erf (nu een chaotisch gebied);

- Zorgen over de bereikbaarheid van de Dichterswijk Oost (vanuit A28/A27 bij varianten 4-6), zorgen over de bereikbaarheid van de noodvoorzieningen (Diakonessenhuis, Eerste Hulp, Huisartsenpost) en doseren bij Variant 3 (verwachte hinder door doseren op het Balijeplein);
- Zorgen over de verkeerstoename van verkeer langs de Dichterswijk. De knip Catharijnesingel (i.c.m. begrenzen op 15000/etm op het Lombokplein) levert een toename van verkeer op de route Vondellaan – Bleekstraat. Bereikbaarheid van HC Zuid gaat in de toekomst voor een deel via de Vondellaan (i.p.v. Daalsetunnel).
- Zorgen over het teniet doen van de verbeteringen op de route 't Goylaan en Vondellaan. De afname van verkeer van de afgelopen jaren wordt nu teniet gedaan bij variant 4-6.
- Waterbed-effect zorgt voor problemen elders in de stad en is niet nodig bij keuze voor Variant 1 Plus.
- Zorgen over de oversteekbaarheid van de Vondellaan (i.v.m. de drie scholen);
- Zorgen over toename van geluidsoverlast en luchtkwaliteit op de Vondellaan bij varianten 4-6;
- Suggestie voor oplossingen worden aangereikt
- Duidelijke voorkeur voor Variant 1 Plus

Bewonersgroep Toekomst Balijelaan (brief van 8 februari 2021)

- Dringend verzoek om Balijeplein en Balijelaan een plek te geven in het Mobiliteitsplan 2040;
- Aandacht voor de transitie voor het gebied (tussen MWKZ en Binnenstad) in zit. Deze transitie vraagt aandacht om ervoor te zorgen dat de transitie een stap vooruit betekent. Dus graag een omgevingsvisie voor ons gebied;
- Bewoners en ondernemers voelen zich nu achtergesteld (t.o.v. Binnenstad en MWKZ);
- De noodzaak tot interventie op het Ledig Erf nemen als uitgangspunt aan.
- Wij sluiten ons aan bij het advies van Buurtcomité Twijnstraat (zet in op gedragsverandering i.p.v. met dwang wegduwen van autoverkeer en kies voor Variant 1 Plus);
- Wij adviseren om Ledig Erf in te richten als fietsstraat en deze aan te laten sluiten op brede fietspaden op de Balijelaan en -plein.
- Wij adviseren de parkeervisie te betrekken bij de inrichting van het Ledig Erf. Wij zoeken naar een nieuwe norm voor wijkparkeren om daarmee ruimte te maken voor bredere fietspaden en stimulering fietsverkeer;
- Toekomst Balijelaan adviseert om gemeente om proactief bewoners te zoeken die hun auto willen inruilen voor een fiets of deelauto;
- Prepareer Balijelaan en -plein voor meer wandelaars door inrichting van groene wandelroutes;
- Toepassing van middeneilanden en -geleiders voor het veilig oversteken;
- Voorspoedige voortgang van busverkeer moet onderdeel zijn van de plannen.
- Toegestane snelheid op Ledig Erf, Vondellaan en Balijelaan naar 30 km/uur;

6 Gesprekken met stakeholders

In totaal 19 stakeholders hebben hun reactie kunnen geven op de zes varianten in een gesprek. Hierbij hebben we hen gevraagd om de reactie vanuit hun eigen belang te geven. Ook was er ruimte voor algemene opmerkingen en het meedenken aan nieuwe varianten of aanpassingen aan bestaande. Tevens is aan alle stakeholders gevraagd een uitspraak te doen over de mate van wenselijkheid van de 6 oorspronkelijke varianten. In de gesprekken waar dat relevant was is de Variant 4 A ter sprake gebracht. Van ieder gesprek is een kort verslag gemaakt die aan de stakeholders is voorgelegd ter reactie.

Stakeholder	variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5	variant 6
Brandweer	neutraal	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	niet wenselijk
Politie	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal
Centrum Management Utrecht	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemervereniging Hoog Catharijne	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemers Oosterkade-Westerkade	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemer Ledig Erf	wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
ondernemer Koningsweg	wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
Agatha Snellenschool	zeer wenselijk	zeer wenselijk	zeer wenselijk	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ROC Vondellaan	neutraal	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Grafisch Lyceum	neutraal	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Auris Rotsoord	wenselijk	wenselijk	wenselijk	neutraal	niet wenselijk	zeer niet wenselijk
CABU (goederenvervoer)	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
U-OV	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Provincie Utrecht	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Rijkswaterstaat	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
Fietsersbond	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	wenselijk *	wenselijk*	wenselijk*
SOLGU	niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk
NS	neutraal	neutraal	neutraal	wenselijk	wenselijk	wenselijk
Gemeente Utrecht: afdeling parkeren	neutraal	neutraal	neutraal	niet wenselijk *	niet wenselijk *	niet wenselijk *

Belangrijkste observaties

Uit de gesprekken met de stakeholders komt een diffuus beeld naar voren. Opvallend is dat de organisaties die vooral het gebied passeren veelal voorkeur hebben voor varianten met sterke ingrepen (4-6). De meeste organisaties die een direct belang hebben op het aspect bereikbaarheid van hun bedrijf/gebied scoren juist meer negatief op de ingrijpende varianten.

Veel stakeholders die voor hun autobereikbaarheid (zowel incidenteel als structureel gebruik) afhankelijk zijn van de routes via de Zuidpoort zijn tegenstander van het onmogelijk maken van bepaalde verbindingen door de Zuidpoort. Als door verbetering van de situatie voor verblijven, fiets en bus de route door het gebied iets moeilijker wordt voor de auto staat men daar niet altijd negatief tegenover.
Van elk van de gevoerde gesprekken is een uitgebreid verslag beschikbaar.

Hoewel variant 4A als idee met een groot aantal stakeholders besproken is als alternatief voor 4, is niet gevraagd deze te scoren. Wel blijkt dat de verbeterde bereikbaarheid van met name de Catharijnesingel en het gebied van de zuidpoort zelf op meer steun kan rekenen dan variant 4.
Omdat variant 4A nog niet in beeld was bij het eerste gesprek met de Brandweer is deze later expliciet aan hen voorgelegd. Zij geven aan de variant neutraal tot onwenselijk te beoordelen. De grootste zorgt zit op de het noordelijke deel van de Briljantlaan en de exacte uitvoering van de Vondellaan. Hier moet

tijdens de uitwerking nadrukkelijk aandacht aan worden besteed. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor de doorstroming van de bussen. Ook voor de bus is een betrouwbare doorstroming van groot belang.

7 Conclusies

Eindbeeld uit de drie verschillende sporen van participatie zijn puntsgewijs:

- Conclusie uit de **enquête** is dat 32% een bescheiden ingreep wil op het Ledig Erf (fietsstraat of singelprofiel). 10% spreekt geen voorkeur uit, een deel daarvan zegt überhaupt geen verandering te willen. 2% weet het niet.
  Dit wil zeggen dat 54% van de respondenten wel graag een autoluw Ledig Erf wil. De mening waarop verschilt tussen de verschillende varianten variërend van niets extra's doen (variant 2) tot afsluiten van de Albatrosstraat (variant 6)
  In de toelichtingen van respondenten van de **enquête** zie je terug dat het bij de meeste respondenten gaat om de balans tussen aan de ene kant de autobereikbaarheid en aan de andere kant de leefbaarheid. De optimale balans ligt voor iedereen weer anders. Veel mensen delen de noodzaak om het Ledig Erf beter in te richten begrijpen maar er wordt wel verschillend gedacht over de mate waarin er ingrepen moet worden.

- De belangrijkste opbrengst uit de enquête was hoe de verschillende respondenten tegen de voor- en nadelen van elke variant aan keken. Deze waardevolle inzichten zijn gebruikt in de analyse. Daarbij zijn nieuwe inzichten naar voren gekomen zoals (als voorbeeld) de introductie van nieuwe sluiproutes bij de varianten 4-6.

- Binnen en dichtbij het Zuidpoortgebied is er veel zorg over de autobereikbaarheid van het gebied indien er wordt gekozen voor een van de varianten 4-6. Met name de bereikbaarheid van bestemmingen aan de oostkant van de stad (waaronder het Diakonnessenhuis en Huisartsenpost) worden vaak genoemd. Buiten het Zuidpoortgebied is er ook zorg over dezelfde varianten, maar dan vanwege de toename op de wegen die meer verkeer te verwerken krijgen (Rijnlaan, Briljantlaan – W.A. Vultolaan – C. Erzeijstraat, Waalstraat – Diamantweg, Socrates en 't Goylaan). Deze effecten gelden vooral bij de keuze voor Variant 6. Bij de andere varianten zijn die effecten kleiner.

- De hierboven genoemde zorgen en bezwaren kwamen ook naar voren in de gesprekken tijdens de **digitale spreekuren,** tijdens de **bijeenkomst met de Klankbordgroep** en uit de ingediende **zienswijzen en brieven.**

- In de **Klankbordgroep** en bij de interviews met de meeste **stakeholders** in ook variant 4A besproken, deze werd over het algemeen positiever ontvangen dan variant 4. Tevens zijn de verschillen (en doorgaans voordelen) tussen Variant 4 en 4 A in de klankbordgroep besproken.

- Een andere benadering die in de **klankbordgroep** is besproken is om niet te werken met harde fysieke belemmeringen, maar juist in te zetten op verbetering van veiligheid en oversteekbaarheid. Dit betekent concreet dat je kiest voor variant 1 en aanvullend (de Plus) tegelijk de route Balijeplein – Venuslaan anders inricht met maximale aandacht voor inpassing en oversteekbaarheid (extra middeneilanden). Dit idee vond ook in de klankbordgroep steun. Deze variant is vervolgens Variant 1 Plus genoemd en nader onderzocht op ontwerp, verkeerseffecten en ruimtelijke kwaliteit. Als gevolg

van de participatie zijn de nieuwe varianten 1 Plus en 4 Alternatief nader onderzocht en als kansrijke varianten toegevoegd aan de 6 oorspronkelijke varianten in de analyse en afweging naar de definitieve voorkeursvariant.

- Ook bij de **stakeholders** is het resultaat diffuus: veel stakeholders met direct autobelang in de omgeving kiezen voor minder vergaande ingrepen en stakeholder met bredere belangen kiezen meer voor de verdergaande ingrepen. Opvallend is dat de ondernemers binnen de Zuidpoort (Ooster- en Westerkade, Rotsoord) de bereikbaarheid per fiets en voet boven die van de auto verkozen. En daarmee een voorkeur uitspraken voor Variant 4 A.

- In alle participatiesporen is regelmatig gevraagd naar de mogelijkheid om voor een meer gefaseerde aanpak te kiezen. De gedachte is daarbij dat eerst moet worden afgewacht wat het effect van de het weren van doorgaand autoverkeer op de Catharijnesingel is. Dat (als tweede stap of parallel) het Ledig Erf wordt ingericht (met bij voorkeur een selectieve toegang ter hoogte van de Vaartsche Rijnbrug). Stap 3 is vervolgens het herinrichten van de route Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat. Met deze derde stap de suggestie om de route van herinrichting te verlengen van het Balijeplein tot en met de Venuslaan.

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Bert Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8752691
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Mobiliteitsplan 2040
Bijlagen	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In deze raadsbrief informeren wij u over de toezeggingen die zijn verwerkt in het naar uw raad gezonden voorstel voor het Mobiliteitsplan 2040 en de evaluaties van de actieplannen voetgangers, fietsers en verkeersveiligheid. Ook gaan we in op het onderwerp zelfrijdend vervoer en automatisering van mobiliteit.

Motie 2019/306: Westraven als echt knooppunt
Westraven is één van de punten waar het Wiel en de Spaak samen komen. Westraven is daarmee bij uitstek geschikt om niet allen te fungeren als knooppunt in het OV-systeem, maar ook als stedelijk knooppunt. Die ambitie is uitgewerkt in de RSU 2040. Als vervolg op vaststelling van de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 worden de knooppunten, waaronder Westraven, nader uitgewerkt. Dat gebeurt voor Westraven in het gebiedsonderzoek A12-zone. In deze onderzoeken zal naar voren komen wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is, met in achtneming van de barcode uit de RSU 2040. In de raadsbrief van 27 november 2020 hebben we u geïnformeerd over de uitkomst van het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport 25 november 2020. Eén van de onderwerpen was dat we deze gebiedsonderzoeken uitvoeren in Uned verband, waar het rijk in participeert. Het rijk onderschrijft hiermee de omvang en urgentie van de opgave in onze regio en dat hiervoor grote investeringen nodig zijn.

Motie 2020/392: Ruimte voor Lopen
Bijgevoegd is het rapport *evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst! Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020.* In dit rapport geven we per actieplan aan wat de aanleiding en doelstellingen zijn en in hoeverre deze doelstellingen zijn behaald. Daarnaast is er een overzicht opgenomen van alle acties en maatregelen per actieplan en wat het resultaat van de gepleegde inzet daarop is. In alle drie de actieplannen lichten we toe wat de vervolgstappen zijn, ook die in relatie tot het nieuwe Mobiliteitsplan 2040. Naar aanleiding van de inspraakreacties hebben we in het Mobiliteitsplan 2040 opgenomen dat we op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken gaan uitwerken en daarbij specifieke aandacht hebben voor loop- en wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten. Daarmee komen we tegemoet aan wensen van bewoners en bezoekers van onze stad.

Zelfrijdend vervoer en automatisering van mobiliteit
Zoals in het coalitieakkoord is vastgelegd hebben we onderzoek gedaan naar de ruimtelijke effecten van zelfrijdend vervoer. Hiervoor hebben we samen met de gemeenten Rotterdam en Eindhoven een opdracht verleend aan Posad Maxwan en Goudappel. Het eindrapport van deze studie is bijgevoegd.

Zonder interventie maakt de zelfrijdende auto verkeersproblemen groter
Alhoewel het nog lang duurt voordat er 100% zelfrijdende voertuigen zijn, bereiden we ons er nu al op voor. De ruimte die een stilstaande en zelfrijdende auto in beslag neemt, is net zo groot als een auto die we nu kennen. De opgave die geldt voor het doen verminderen van het aantal stilstaande en rijdende auto's geldt dus ook voor zelfrijdende voertuigen. De verwachting is echter dat de automobiliteit alleen maar toeneemt bij verdergaande automatisering en elektrificering. Autorijden wordt toegankelijker, goedkoper en gemakkelijker, wat leidt tot veel meer (kleinere) voertuigen en langere ritten. Immers, iedereen kan opeens 'autorijden', en tijdens een rit kan je werken, lezen, studeren of zelfs slapen. Groot risico is dat dit ten koste gaat van de actieve vormen van vervoer. Daar komt bij dat de te verwachte groei extra ruimte kost, zowel op de weg als langs de weg, waarmee ingeboet wordt op de ruimtelijke kwaliteit. Zonder goede beleidsinterventies worden de verkeers- leefbaarheidsproblemen in de stad groter (zie hieronder).

Nu al voorbereiden op automatisering van mobiliteit
We treffen nu al voorbereidingen door gebruik te maken van al beschikbare technieken die wel voordelen waar we voordeel van hebben. Eén ervan is *geofencing*. Een techniek waarbij een geografisch gebied wordt afgebakend door een virtuele grens op basis van locatie. Hiermee is het mogelijk een bestuurder van een auto te informeren via zijn navigatiesysteem. Denk aan een waarschuwing aan de bestuurder dat hij een milieuzone nadert. We onderzoeken hoe dit ook kan bij schoolstraten. We zorgen dat tijdelijke omleidingen in het navigatiesysteem staan, zodat automobilisten niet bij de schoolstraat moeten omdraaien. Bij het ontwikkelen van deze technieken is het waarborgen van de privacy het uitgangspunt.
Nu kan een bestuurder nog de aanwijzingen van zijn systemen negeren (en zelfs een boete riskeren). Als het voertuig volledig autonoom rijdt, maakt de bestuurder niet meer de keuze, maar bepaalt het voertuig de route op basis van gegevens over de toegankelijkheid van de route. Denk hierbij aan het omrijden in de buurt van een school, of het verlagen van de snelheid van de voertuigen zodra ze de bebouwde kom binnenrijden. Hiermee experimenteert Eindhoven samen met BMW, waarbij de auto alleen de elektrische motor gebruikt bij het binnenrijden van de bebouwde kom. De uitkomsten van dit experiment zullen we uiteraard bestuderen.

We zien dus zowel kansen als bedreigingen. De kansen liggen met name op het vlak van automatiseren van de mobiliteit. Dat is dus geen zelfrijdende auto, maar een deel van de taken van de automobilist wordt (eventueel door ingrepen van buitenaf) door de techniek over genomen. De bedreiging zit 'm in de verwachting dat een zelfrijdende auto leidt tot nog meer 'blik' op straat met alle nadelige gevolgen van dien. We zullen deze ontwikkelingen daarom nauwgezet blijven volgen, om van de kansen te profiteren en de bedreigingen voor te zijn.

Actuele ontwikkelingen in Mobiliteitsplan
Het Mobiliteitsplan 2040 is n.a.v. de inspraak op onderdelen aangepast. In de Nota van beantwoording (bijlage bij het raadsvoorstel vaststelling Mobiliteitsplan) worden deze wijzigingen benoemd en toegelicht. Daarnaast is het Mobiliteitsplan geactualiseerd n.a.v. ontwikkelingen in 'parallel processen', zoals RSU 2040, NRU (raadsbrief 9 april 2021) en de uitkomsten naar aanleiding van de participatie Zuidpoort. Ook al deze wijzigingen worden benoemd en toegelicht in de Nota van beantwoording.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen:
- *Rapport Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst! Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020*
- *Rapport Impact van geautomatiseerde mobiliteit op de stad*

Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst!, Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020

April 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoud

1	**Inleiding**	**3**
2	**Actieplan Utrecht Fietst!**	**4**
2.1	Aanleiding	4
2.2	Doelstellingen	4
2.3	Realisatie van de doelstellingen	4
2.4	Conclusie en doorkijk	5
3	**Actieplan Voetganger**	**7**
3.1	Aanleiding	7
3.2	Doelstellingen	7
3.3	Realisatie van de doelstellingen	7
3.4	Aanvullende acties	8
3.5	Vervolg	8
4	**Actieplan Verkeersveiligheid**	**10**
4.1	Aanleiding	10
4.2	Doelstellingen	10
4.3	Realisatie van de doelstellingen	10
4.4	Vervolg	12

1. Inleiding

Utrecht zet in op een gezond mobiliteitsbeleid waarbij fietsen wordt gezien als het primaire vervoermiddel. Dat kwam tot uiting in het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar in 2012 en de nota Slimme Routes uit 2016, waarin we als stad de keuze hebben gemaakt voor een duurzaam mobiliteitssysteem en een goede kwaliteit van de openbare ruimte. Om deze keuze handen en voeten te geven en in samenhangende acties te vertalen zijn drie actieplannen en gebiedsagenda's opgesteld dat tezamen de Uitvoeringsagenda Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar vormt. De actieplannen betreffen: Verkeersveiligheid, Utrecht Fietst! en Voetganger.

De afgelopen jaren heeft de gemeente haar beleid uitgevoerd ten aanzien van verkeersveiligheid, fietsen en voetgangers. De termijn van de drie actieplannen is de periode 2015 tot en met 2020, nu deze is afgelopen geven we een evaluatie. We geven aan welke acties en maatregelen zijn uitgevoerd en in hoeverre deze hebben bijgedragen tot het behalen van de doelstellingen. Deze evaluatie dient niet alleen als verantwoording, maar ook als bouwsteen voor nieuwe inzichten en maatregelen.

De evaluatie is in hoofdlijn op eenzelfde wijze opgebouwd voor de drie actieplannen. We geven per actieplan aan wat de aanleiding en doelstellingen zijn. Vervolgens gaan we in, in hoeverre deze doelstellingen zijn behaald. Een uiteenzetting van de verschillende acties en maatregelen per actieplan en wat het resultaat van de gepleegde inzet daarop is, geven we vervolgens weer in drie separate tabellen. Tenslotte geven we aan wat de vervolgstappen zijn, ook die in relatie tot het nieuwe Mobiliteitsplan 2040.

2. Actieplan Utrecht Fietst!

2.1 Aanleiding
Met dit actieplan is Utrecht de uitdaging aangegaan om een wereldfietsstad te worden. Dat is een stad waarin iedereen veilig kan fietsen en waar fietsers dominant zijn in het straatbeeld. Bij de inrichting van de openbare ruimte staat de fiets voorop en krijgt deze – letterlijk en figuurlijk – zoveel mogelijk voorrang. Om zo'n wereldfietsstad te worden moet éérst de basis op orde zijn: een comfortabel en uitgebreid fietsnetwerk en uitstekende fietsparkeervoorzieningen. En daar hebben we hard aan gewerkt.

2.2 Doelstellingen
Het werken aan een wereldfietsstad ging gepaard met de volgende doelen in het Actieplan Utrecht Fietst!:

- Het faciliteren van fietsers;
- Het fietsen leuker maken;
- Het fietsgebruik van bepaalde doelgroepen vergroten;
- De fietseconomie stimuleren.

Om deze doelen te bereiken is (en wordt) er gewerkt aan verschillende deelonderwerpen. Deze behelzen kwaliteitsverbeteringen van het hoofdfietsnetwerk, doorstroming bij verkeerslichten en verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast gaat het om meer stallingsruimte, verbeteringen voor fietsers bij wegwerkzaamheden en het versterken van de fietseconomie. Binnen deze onderwerpen zijn projecten gedefinieerd die opgenomen zijn in het actieplan Utrecht Fiets! 2015-2020. De projecten hebben bijgedragen aan een stijging van het fietsgebruik met gemiddeld 3 tot 5% per jaar.
Dit is ook goed te merken in de stad maar stelt ons tevens voor de opgave om het drukke fietsverkeer beter te spreiden. Nieuw toegevoegde projecten in de periode 2015-2020 zijn dan ook gericht op het beter spreiden van fietsstromen en om fietsen over langere afstanden aantrekkelijk te maken. Ook de groeiende behoefte aan fietsparkeerplekken is een belangrijke indicator voor het succes van de Fiets in Utrecht. Uit de Monitor Mobiliteitsplan 2019 blijkt verder dat voor 47% van de verplaatsingen binnen de hele stad gekozen wordt voor de Fiets (CBS) en dat zes op de tien bezoekers van de binnenstad inmiddels met de fiets komt. Zevenentachtig procent van de inwoners is tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets.
Meer cijfers zijn te vinden in op de site Utrecht in Cijfers. Als het gaat om specifieke doelgroepen is vooral ingezet op nieuwe Nederlanders en op kinderen via het programma De Gebruiker Centraal.
Fietsveiligheidsambities zijn vooral opgepakt in het programma Verkeersveiligheid. Deze programma's zijn apart geëvalueerd.
Op het vlak van de ambitie om wereldfietsstad te worden is er erkenning vanuit het World Economic Forum waarbij Utrecht is uitgeroepen tot de beste fietsstad ter wereld (2019). Ook op de Copenhagenize index scoort Utrecht goed met een tweede en later een derde plek (2019).

2.3 Realisatie van de doelstellingen
In het Actieplan zijn in totaal honderdzeven acties of (deel)projecten beschreven waarvan er inmiddels zesennegentig zijn uitgevoerd of waarvan de voorbereiding is gestart. Na onderzoek op haalbaarheid zijn Negen projecten vervallen na haalbaarheidsonderzoek en zullen niet worden uitgevoerd. (bv uitbreiding met 5 OV-fiets uitleenpunten in de openbare ruimte) Twee projecten staan in de wacht vanwege technische of financiële belemmeringen maar worden uitgevoerd zodra mogelijk. (laatste deel Vechtroute en doorfietsroute langs spoor Utrecht/Amsterdam).

Elk jaar zijn er bij de begrotingsbehandeling voorstellen gedaan voor in totaal tweeënvijftig aanvullende fietsprojecten. Dit zijn projecten als de regionale en snelfietsverbindingen, verdere uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen en realisatie van ontbrekende schakels. Voor veel van de regionale projecten wordt samengewerkt met de provincie en omliggende gemeenten. De provincie draagt hierbij ook financieel substantieel bij.
Van deze nieuwe projecten zijn er inmiddels drieëndertig uitgevoerd, vijftien in voorbereiding en staan er vier op de planning voor latere jaren. Hiermee komt het totaal aantal gerealiseerde projecten binnen de termijn van het Actieplan Utrecht Fietst! op honderdnegenentwintig.

In onderstaande tabel is een nadere toelichting per deelonderwerp opgenomen.

Tabel 1.1 acties Actieplan Utrecht Fietst! 2015-2020

Acties	Oorspronkelijk uitgangspunt	Resultaat / nieuw inzicht
Hoofdfietsroutes -Afronden 5 drukste routes -Aantakkingen -Alternatieve routes	Focus op de afronding – en waar nodig kwaliteitsverbetering – van het hoofdfietsnetwerk, incl. aansluitende en alternatieve routes.	De laatste hand is gelegd aan het completeren van de top 5 van drukste routes, zoals b.v.de Leidseweg. Alternatieven voor deze drukke routes zoals de Herenroute zijn deels uitgevoerd of zoals b.v. de Maliebaan in voorbereiding
Aanleg doorfietsroutes	Aanleg van 7 doorfietsroutes en onderzoek naar 3 doorfietsroutes.	De meeste doorfietsroutes zijn opgeleverd. B.v. de Cremerstraat, de Oosterspoorbaan en de Tolsteeg-, Malie- en Wittevrouwensingel. De route langs het spoor Utrecht/Amsterdam staat on-hold.
Ontbrekende schakels en kleine verbeteringen, w.o. rond ov-knooppunten	Oplossen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en rond ov-knooppunten en kleine verbeteringen zoals opheffen overbodige obstakels en paaltjes.	Belangrijke ontbrekende schakels waaronder de Daphne Schippersbrug, Spinozatunnel, tunnel van Zeijstweg en Moreelsebrug zijn gerealiseerd. Rond stations zijn fietsverbindingen verbeterd, b.v. de Geraniumstraat. Op het hoofdfietsnetwerk zijn grote aantallen fietspaaltjes verwijdert of aangepast aan de nieuwste CROW richtlijnen.
Beheer & onderhoud en monitoring	Beheer en onderhoud wordt afgestemd op het faciliteren van fietsen. Daarnaast verzamelen we data voor monitoring en evaluatie van fietsbeleid.	Afstemming met het onderhoudsprogramma levert mogelijkheden op voor verbetering voor de fiets, b.v. op de Bastionweg en de Mereveldseweg. Ook wordt gladheidsbestrijding toegepast op het hoofdfietsnetwerk met als bijzondere voorziening de gladheidsbestrijding op de Daphne Schippersbrug. Fietsintensiteiten worden op meer dan 15 telpunten permanent geteld.
Uitbreiden en optimaliseren fietsparkeren	Uitbreiden van parkeercapaciteit in m.n. binnenstad en CS en daarnaast werken aan slimme innovatieve oplossingen.	Er zijn in de binnenstad honderden plekken inpandig en op straat toegevoegd, zoals b.v. in de Neudestalling Bij Utrecht CS zijn 22.000 plekken gerealiseerd met aan de oostzijde ‘s werelds grootste stalling. Ook op decentrale station is veel capaciteit toegevoegd, b.v. in Overvecht
Overige fietsparkeerprojecten, w.o. -Serviceverlening stallingen -Uitbreiden p-route -Weesfietsenacties	Inzetten op meer service en heldere informatie. Acties om fietsparkeren zo goed mogelijk te faciliteren met daarbij behoud van de kwaliteit van de openbare ruimte.	De serviceverlening en informatievoorziening bij stallingen is verbeterd. Deze zijn eveneens beter vindbaar. De wereldwijd eerste P-Route Fiets is in gebruik genomen en inmiddels uitgebreid naar alle nieuwe (pop-up)stallingen. En er is een app voor op de telefoon. De inzet bij weesfietsenacties is geoptimaliseerd als uitkomst van de introductie van een digitale handhavingsapplicatie.
Doorstroming bij verkeerslichten	We zoeken actief naar oplossingen om wachttijden te verkorten en verkeerslichten fietsvriendelijker af te stellen.	Er is een meldpunt voor overbodige verkeerslichten (vri’s) opgezet. Er zijn inmiddels 6 vri’s weggehaald. Op veel plekken zijn vri’s beter afgesteld voor fietsers. Extra fietsdetectie en wachttijdvoorspellers zorgen voor een betere doorstroming. Digitalisering van de vri’s zorgt voor nieuwe mogelijkheden die onderzocht worden.
Werkzaamheden en omleidingen	Het invoeren van strengere kwaliteitseisen en creatieve oplossingen bij omleidingen.	Er zijn strengere kwaliteitseisen voor tijdelijke routes. B.v. in het stationsgebied wordt in tijdelijke situaties toch asfalt neergelegd.
Verkeersveiligheid en gedrag	Het stimuleren van verkeersveilig gedrag door fysieke maatregelen en pilots gericht op diverse doelgroepen zoals kinderen.	I.s.m. Harten voor Sport en VVN is o.a. gewerkt aan een betere fietsvaardigheid scholieren en fietslessen voor volwassenen die niet hebben leren fietsen. Ook zijn er lessen voor senioren die op een elektrische fiets stappen. Bij scholen wordt het concept Schoolstraat aangeboden.
Fietseconomie en marketing	D.m.v. onderzoek, kennisuitwisseling en marketing versterken we de rol van de fiets als bijdrage aan de economie van de stad.	De economische voordelen van de fiets zijn in beeld gebracht m.b.v. Bruto Utrechts Fietsproduct. Verder is gebiedsgerichte het gebruik van de (e-)fiets gestimuleerd via mobiliteitsmanagement bij bedrijven. Samen met de provincie is de Home - Utrecht Bike Community opgestart.

2.4 Conclusie en doorkijk

Met de uitvoering van het Actieplan Utrecht Fietst! is een grote stap gezet in de verbetering van de fietsinfrastructuur, het fietsparkeer aanbod en bijgedragen aan de mogelijkheid om te fietsen voor iedereen. De grote groei van het fietsgebruik stelt ons ook weer voor nieuwe uitdagingen. Fietsen moet voor iedereen

mogelijk blijven en dat is op sommige drukke routes niet meer het geval. Daarom gaan we de komende jaren investeren in het beter spreiden van het fietsverkeer, het aantrekkelijker maken van het fietsen op de langere (regionale) afstanden, het oplossen van de barrière werking en aansluiten op het stedelijke pol centrische ontwikkelingsmodel. Daarnaast blijven we zoeken naar uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in de binnenstad en bij stations.

3. Actieplan Voetganger

3.1 Aanleiding
Utrecht zet in op een gezond mobiliteitsbeleid waar lopen een belangrijke vorm van verplaatsen is (25-30% van alle stedelijke verplaatsingen wordt te voet gemaakt[1]). Om deze vorm van mobiliteit in de stad te bevorderen hebben we het actieplan Voetgangers opgesteld.

3.2 Doelstellingen
Utrecht was de eerste stad in Nederland met een Actieplan Voetganger. Met dit plan hebben we gewerkt aan de volgende doelen:

- Lopen/wandelen wordt aantrekkelijker;
- Het creëren van een veiliger omgeving voor voetgangers.

Met deze doelen in zicht zijn er diverse acties in het actieplan opgenomen die in de periode 2015-2020 tot zichtbare resultaten zouden leiden. De 13 opgenomen acties varieerden van openbare ruimteprojecten tot communicatie-uitingen. In onderstaande tabel lichten we de status van deze actie toe.

3.3 Realisatie van de doelstellingen
Vanuit het Actieplan Voetganger is het gelukt om de voetganger vaker in de startfase en uitvoering van projecten mee te nemen. We hebben ook meer ingezet op werk-met-werk maken bij onderhoudsprojecten. Er zijn sinds de vaststelling van het actieplan in totaal ca. 45 herinrichtingen uitgevoerd of in voorbereiding, waarbij er meer ruimte voor voetgangers is of wordt gecreëerd. Voorbeelden van deze projecten zijn de herinrichting van de Mariaplaats, Domplein, Korte Jansstraat, Noorderstraat, Lange Nieuwstraat, Catharijnesingel en Tolsteegbarrière. En ook buiten de binnenstad zijn er goede voorbeelden te noemen, zoals de herinrichting van de Kanaalstraat-Damstraat, Lombokplein, Maliebaan, Singel Oost, Jutfaseweg, Socrateslaan, Thematerweg en parkzone Amsterdamrijnkanaal. Verder hebben we nieuwe voetgangersbewegwijzering voor bezoekers van het centrum ontwikkeld, waarvan de uitrol is gestart.
Ook in huidige en toekomstige gebiedsontwikkelingen staat een autoluwe woonomgeving met veel ruimte voor voetgangers centraal zoals in het Stationsgebied/Beurskwartier, Merwedekanaalzone en het Veemarktterrein. Er zijn dus al diverse ontwikkelingen te noemen die bijdragen aan de doelen voor een aantrekkelijke en veilige omgeving voor voetgangers, maar tegelijkertijd is er op veel plekken in de stad nog ruimte voor voetgangers nodig incl. logische, goede routes (zie hieronder bij 'Vervolg'). Dit is belangrijk omdat met de verdichting van de stad het aandeel lopen naar verwachting zal toenemen.

Hieronder sommen we de diverse acties uit het Actieplan Voetganger op en lichten we toe hoe de acties zijn opgepakt.

Tabel 1.2 acties Actieplan Voetganger 2015-2020

Acties	Oorspronkelijk uitgangspunt	Resultaat / nieuw inzicht
Voetgangersnetwerken ontwikkelen en kwaliteit beoordelen	Voor alle Utrechtse wijken wordt een voetgangersnetwerk opgesteld en de kwaliteit beoordeeld	I.s.m. o.a. SOLGU is gewerkt aan routes naar belangrijke wijkattractiepunten zoals voor routes tussen deze punten in noordoost en de binnenstad.
Uitwerken van verbeterprogramma's voor minimaal 2 wijken	Voor twee wijken zal een verbeterprogramma opgesteld worden, waaronder winkelcentrum Overvecht.	De focus is verlegd naar twee grote bestemmingen, waar verbeterpunten voor voetganger zijn doorgevoerd, w.o. aansluiting bij de Aanpak Openbare Ruimte winkelcentrum Overvecht en omgeving van station Vaartsche Rijn.
Verbeteren van recreatieve wandelroutes (naar buurgemeenten)	De bereikbaarheid van recreatie-gebieden aan de rand van de stad is te voet niet overal optimaal. Hier ligt dan ook de stedelijke verbeteropgave.	I.s.m. Recreatie Midden Nederland zijn wandelroutes en -knooppunten in kaart gebracht en online gezet op Wandelnet zodat de aansluiting van de stad op omliggende recreatieve gebieden voor wandelaars gemakkelijker is geworden.
Het creëren van goede looproutes bij fietsenstallingen	We streven naar goede bereikbaarheid van fietsenstallingen voor voetgangers en waar nodig verbetering van routes.	We hebben onderzoek gedaan naar de voetgangersroutes naar de 'belangrijkste' binnenstedelijke fietsenstallingen. Deze routes zijn van goede kwaliteit en blijken niet aangepast te hoeven worden.

[1] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019

Aanvullen van het Handboek Openbare Ruimte (HOR)	Door het aanpassen van het HOR wordt de voetganger goed meegenomen in (her)inrichtingsopgaven.	De richtlijnen die in het handboek zijn beschreven voldoen. Op drukke plekken waar we meer prioriteit aan lopen geven is het mogelijk ruimere normen toe te passen. Verder is ter waarborging van de toegankelijkheid de toevoeging 'Voetpaden voor iedereen' opgesteld door SOLGU onderdeel van het HOR geworden.
Workshops voor medewerkers die zijn betrokken bij (her)inrichting van de openbare ruimte	Er worden workshops gehouden hoe voetgangers en fietsers op een goede manier in ontwerpen meegenomen worden volgens de geldende kwaliteitscriteria.	We hebben een interactieve voetgangersbijeenkomst gehouden waar ervaringen zijn uitgewisseld. Dit heeft onder andere geleid tot meer aandacht in de toetsingscommissies zoals de Bing en Tijdelijke verkeersmaatregelen. Daarnaast is er meer aandacht bij het plaatsen van straatmeubilair en ondergrondse afvalcontainers
Het stimuleren van de loopcultuur	Plannen hebben geen nut als ze door de bewoners niet begrepen en gedragen worden. Daarom wordt een marketingstrategie ontwikkeld.	We hebben gekozen voor een communicatie aanpak om projecten waar verbeteringen voor voetgangers gerealiseerd zijn voor zichzelf te laten spreken. De reden is dat er al veel verschillende uitingen en slogans vanuit Mobiliteit zijn en weer een nieuwe weinig effectief zou zijn.
Conflicten tussen voetgangers en fietsers in de Nobelstraat voorkomen	Er wordt gekeken of we de voetgangersstroom beter kunnen accommoderen en de functies beter kunnen ordenen.	Er is een plan voor de verbetering van de positie van de voetganger gemaakt. Hierop is inspraak geweest, De uitvoering staat gepland voor de eerste helft van 2021
Creëren van meer verblijfsruimte voor de voetganger op de Voorstraat-Wittevrouwenstraat	Deze straten kenden een wegprofiel waarin elke verkeersdeelnemer zijn eigen plek had met als gevolg dat er weinig verblijfs- en wandelruimte overbleef. Een weginrichting met meer verblijfs- wandelruimte was de wens.	De herinrichting hebben we in 2020 zo goed als afgerond waarbij meer ruimte voor voetgangers is gecreëerd. Het project was onderdeel van Fietsprogramma waarbij naast verbeteringen voor fietsers ook de voetganger centraal staat.
Het creëren van een goede voetgangersroute tussen station Vaartsche Rijn en Ledig Erf	De reiziger heeft een logische, goed herkenbare en goed ingerichte route nodig om prettig en herkenbaar te kunnen lopen tussen station en binnenstad.	Uitwerking heeft plaatsgevonden in het uit te voeren herinrichtingsproject Oosterkade-Westerkade. Daarnaast wordt er verder invulling aan gegeven in de Zuidpoortstudie.
Het verbeteren van de looproute tussen Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat	Er vindt een verkenning plaats voor de herinrichting van het Malieblad en de aansluiting van de Maliebaan op Nachtegaalstraat en Reigerstraat.	Per 1 januari 2021 is gestart met de herinrichting van de Nachtegaalstraat. In 2021 wordt de herinrichting van het Malieblad afgerond. Vervolgens wordt de Maliebaan, incl. tussenliggend kruispunt verbeterd.
Loopverbinding P&R Westraven - sneltram verbeteren	Zowel voor de tram- als de bushalte dient de looproute van/naar P&R te verbeteren en beter te vinden.	Project is uitgevoerd door werk met werk te maken binnen een reeds bestaand herinrichtingsproject.

3.4 Aanvullende acties

Verder was de verkenning naar uitbreiding van het winkelwandelgebied in de binnenstad een actie die opgenomen was in het Actieplan Voetganger. We hebben o.a. een participatietraject gestart met ondernemers en bewoners in de vorm van een stadsgesprek. Het op proef uitbreiden van het gebied is inmiddels achterhaald door de covidcrisis en aanverwante maatregelen. Een tijdelijke uitbreiding van het gebied in crisistijd om meer ruimte voor voetgangers op straat te creëren heeft voorrang gekregen. De werking daarvan wordt gemonitord, waarna de uitbreiding mogelijk definitieve vorm kan krijgen.

We hebben eveneens een voetgangersmeldpunt opgericht. Dit meldpunt heeft met ruim 300 meldingen laten zien dat het onderwerp onder de bewoners leeft. Voor zover mogelijk zijn de meldingen meegenomen in lopende openbare ruimteprojecten. Uit de jaarlijkse Utrecht Monitor blijkt dat rond de 80% van de inwoners tevreden is met de bereikbaarheid van de binnenstad te voet.

3.5 Vervolg

We sluiten met deze evaluatie het Actieplan Voetganger af. Wel zullen we ons komende tijd blijven inzetten op de weg die we met het actieplan zijn ingeslagen, en wel op de volgende punten:

- Doorontwikkeling van het voetgangersnetwerk, door verbeteringen op wijkniveau door te voeren rond attractiepunten en daarnaast een stadsbreed netwerk van logische routes uit te werken. E.e.a. krijgt een plek in de tactische uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040.
- Verdere versterking van de positie van de voetganger in en rond de binnenstad, ook t.o.v. andere verkeermodaliteiten. We gaan op zoek naar het verbeteren van de toegankelijkheid en uitbreiding

van verblijfsruimte. Ruimte vinden we onder andere door het verminderen van straatparkeren, als uitwerking van de Parkeervisie, en het definitief uitbreiden van het voetgangersgebied.

- Continuïteit van inzet op verbeteringen voor voetganger binnen herinrichtingsprojecten.

4. Actieplan Verkeersveiligheid

4.1 Aanleiding

Het Actieplan Verkeersveiligheid was mede ingegeven door de volgende zaken:

· verkeersongevallen;

· de (destijds) zorgwekkende 'trends' en ontwikkelingen in het verkeer (door rood rijden, smartphone, e-bike);

· de ambitie van Utrecht om fietsstad nr. 1 te worden;

· het (door budgettekort) overblijven van een aantal wensen uit het voormalig programma 'Utrecht werkt aan Verkeersveiligheid'.

4.2 Doelstellingen

Het Actieplan heeft als doelstellingen:

1. Het aantal doden en gewonden als gevolg van een verkeersongeval te verminderen
2. De ervaren verkeersveiligheid te vergroten

Om de doelstellingen te bereiken zijn er maatregelen opgesteld, in tabel 1.4 op pagina 11 staan deze benoemd. De acties zijn bepaald op basis van de volgende vier uitgangspunten:

1. Belangrijkste verkeersonveilige knelpunten oplossen
2. Verkeersveilig gedrag bevorderen
3. Faciliteren van gewenst gedrag
4. Verkeerseducatie

4.3 Realisatie van de doelstellingen

<u>Verminderen van aantal doden en gewonden door verkeersongevallen</u>

De verschillende acties van afgelopen jaren hebben geleid tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dit tegen de achtergrond van een groeiende stad, en een lichte stijging van de landelijke trend in slachtoffers. In onderstaande tabel is te zien dat het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen en verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht licht daalt. Dit in tegenstelling tot het landelijk beeld: het aantal gewonden in heel Nederland is in de periode 2015-2019 niet afgenomen (BLIQ in Nederland, verkeersveiligheidsrapportage periode 2015 t/m Q2 2020).

Tabel 1.3 Aantal verkeersongevallen en slachtoffers op wegen in beheer gemeente Utrecht

jaar	ongevallen	gewonden	doden
2014	2.224	706	4
2015	2.098	624	7
2016	2.242	581	7
2017	2.062	519	3
2018	1.905	490	7
2019	1.742	414	5
2020	1.498	371	4

<u>Vergroten tevredenheid verkeersveiligheid</u>

Hoewel het aantal ongevallen is afgenomen, laat de beleving van verkeersveiligheid door inwoners geen verbetering zien. Dat stemt tot nadenken over de doelstelling om de tevredenheid te verbeteren. Tegelijkertijd blijven we inzetten op maatregelen en onderzoek gericht op verbetering van de tevredenheid. De Universiteit Utrecht heeft in 2020, in samenwerking met de gemeente, onderzoek gedaan naar de druktebeleving van fietsers. Hieruit bleek dat fietsers in Utrecht hinder ervaren door drukte. Ze kiezen vanwege die drukte soms andere routes of andere tijdstippen om te reizen. Het onderzoek geeft aanbevelingen om de druktebeleving op Utrechtse fietspaden te voorkomen. Ook in 2021 werken we samen met de UU aan onderzoek om ons inzicht

te vergroten en effectiever maatregelen te kunnen nemen. Zo weten uit onze inwonersenquête dat er verschillen tussen wijken zijn, maar niet waardoor deze veroorzaakt worden. Ook weten we niet of er verschil tussen het gebruik van vervoerswijzen is, en welke invloed leeftijd of gezinssamenstelling heeft. We onderzoeken nu samen met de Universiteit Utrecht hoe we antwoord kunnen krijgen op deze vragen.

De acties en de resultaten uit het Actieplan Verkeersveiligheid zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 1.4 acties Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020

Acties	Oorspronkelijk uitgangspunt	Resultaat / nieuw inzicht
Aanpak verkeersonveilige locaties	Oplossen van onveilige locaties door middel vaninfrastructurele maatregelen	Door analyses uit te voeren van verkeersonveilige locaties bepalen we de urgentie. De meest urgente locaties pakken we als eerste aan. Elk half jaar prioriteren we vervolgens de overige locaties van het afgelopen half jaar.
Aanpak actuele prioritaire betreffende verkeersveiligheidsknelpunten :	Aanpakken van actuele wensen, mede als gevolg van calamiteiten	Na analyse van de locaties bepalen we de vervolgacties. De meest urgente locaties pakken we direct op.
Aanpak top-3 subjectieve verkeersonveilig e locaties	Met VVN wordt per jaar een top-3 van grootste knelpunten vastgesteld. In overleg met stakeholders en VVN worden voorstellen uitgewerkt voor aanpassingen van deze knelpunten.	De aanpak ism VVN functioneert in Utrecht zeer beperkt en is geen geschikte bron voor subjectieve informatie. We maken in praktijk gebruik van ons meldsysteem en werken sinds 2018 aan de aanpak van subjectief onveilige locaties via een aanpak met (sinds 2020) de UU.
Gebruikers en belangenorganisaties betrekken bij het ontwerp	Creëren van meer ruimte voor de verantwoordelijkheid van de weggebruiker bij het ontwerpen van infrastructuur	Bewoners en belanghebbenden worden volgens de principes van de gemeentelijke participatieleidraad betrokken, zowel bij de voor- als bij de ontwerp- en uitvoeringstrajecten
Geloofwaardigheid van de verkeerslichten vergroten	Verwijderen verkeerslichten en optimaliseren van de regelingen	Daar waar de Verkeersveiligheid en doorstroming het toelaat zijn verkeerslichten verwijderd of worden niet toegepast. Het optimaliseren van de VRI's zetten we continue in.
Verlagen snelheden van 70 naar 50 km/uur	Alle 70 km/uur wegen worden (op termijn) 50 km/uur	Actie is voltooid
Afronden van 30 km/uur gebieden	Verder invoeren van 30 km/uur gebieden	Actie loopt nog, momenteel verder richting uitvoering. Doel is in 2040 alles 30
Verkeersveilige inrichting schoolomgevingen	Continueren huidige UVL scholen tot en met 2017 Evaluatie en voorstel vervolg UVL	Doorlopende actie totdat zo goed als alle scholen een schoolzone hebben. In 2018 besluit van de raad om de UVL te verlaten, aanvragen voor schoolzones worden nu individueel beoordeeld en toegekend. We realiseren elk jaar vijf schoolzones.
Verkeersveilige en aantrekkelijke omleidingsroutes voor fietsers bij wegwerkzaamheden	Opstellen Utrechtse kwaliteitseisen voor omleidingen voor fietsers, strengere controles bij uitvoering en ludieke acties	Er zijn strengere kwaliteitseisen voor tijdelijke routes. B.v. in het stationsgebied wordt in tijdelijke situaties toch asfalt neergelegd.
Ondersteunen risicogroepen: bromfietsers, oudere e-bikers en fietsers algemeen	Ervaringscursussen voor bromfietsers en oudere e-bikers. Vergroten bewustwording van verantwoordelijkheid van fietsers ten opzichte van andere modaliteiten door specifieke activiteiten	Via de Wijkenaanpak zijn fietslessen verzorgd aan verschillende doelgroepen door Sport Utrecht. Project Doortrappen om ouderen langer en veiilig te laten fietsen ism de Provincie gaat van start.
Beperken risicogedragingen: Smartphonegebruik, fietsverlichting, roodlichtnegatie, halen en brengen met de auto, alcohol en drugs, te hard rijden	Diverse acties gericht op het attenderen van specifieke doelgroepen op hun risicogedrag. Waar nodig en mogelijk handhavingsacties in overleg met de politie	Jaarlijks houden we campagnes omtrent deze onderwerpen. Regulier overleg vindt plaats met Politie voor extra handhaving. Boa's worden ook ingezet voor handhaving. Ook is educatie en voorlichting gegeven op basis- en middelbare scholen. (Teamalert, Afleiding verkeer)

Ondersteunen van buurten	In samenwerking met de buurt 'zachte, buurtvriendelijke' maatregelen uitvoeren	We hebben een wijkverkeersbudget dat we inzetten voor kleinere fysieke ingrepen om de Verkeersveiligheid te verbeteren in alle wijken. Jaarlijks is daar een bedrag van € 100.000,- voor beschikbaar.
0-4 jaar	Informatievoorziening om ouders bewust te maken van de eigen verantwoordelijkheid voor verkeersveilig gedrag	In samenwerking met de Provincie bieden is verkeerseducatie verstrekt aan de ouders op basisscholen en bso's. Daarnaast hebben we in 2020 een bijdrage gedaan van € 2.000,- aan de Verkeerstuin voor verkeerseducatie aan deze groep.
Basisschoolleerlingen	Verkeersles op basisschool stimuleren. Extra aandacht bieden aan overgang middelbareschool.	Verkeerseducatie op de scholen vindt plaats en via Sport Utrecht worden jaarlijks verkeersexamens georganiseerd. Verder is ism de Provincie verkeerseducatie gegeven over afleiding in het verkeer.
Middelbare scholieren	Verkeersles op middelbare school stimuleren. Extra aandacht bieden aan de overgang naar werkof hoger onderwijs. Bromfietscursus.	Team Alert-acties ism VVN en Fietsersbond zijn gehouden In 2020 geen verkeerslessen vanwege corono maatregelen
Studenten	Acties tijdens introductiedagen onderwijs-instellingen	Team Alert-acties ism VVN en Fietsersbond zijn gehouden. In 2020 geen verkeerslessen vanwege corono maatregelen
Jonge beginnende bestuurders	Cursussen voor jonge beginnende bestuurders	Inzet van rijsimulator in 2021 (2020 niet doorgegaan vanwege corona). In 2021 inzet van een praktijkdag voor jonge automobilisten ism Provincie
Verkeersdeelnemers algemeen	Acties voor alle verkeersdeelnemers, zoals campagnes en ludieke acties bij specifieke verkeersveiligheidsknelpunten	Jaarlijks houden we campagnes omtrent fietsverlichting, MONO (zonder afleiding deelnemen aan het verkeer, BOB, snelheid), In 2021 actie op Waterlinieweg (attendering snelheidsregime)
Oudere verkeersdeelnemers	Cursussen	Project Doortrappen is erop gericht om ouderen langer te laten doorfietsen (=gezond) onder de voorwaarde dat dat veilig gebeurd
Nieuwe inwoners	Informatievoorziening	Via informatiepakket wordt info gegeven over Verkeersveiligheid in de stad, echter is de doeltreffendheid naar alle waarschijnlijkheid laag
Rapportage ontwikkelingen verkeersveiligheid	Opstellen rapportage waarin onder andere inzichtwordt gegeven in ontwikkelingen van de verkeersveiligheid, zowel objectief als subjectief,incl. voortgang programma actieplan	Er zijn verkeersveiligheidsrapportages opgesteld over de acties en bereikte doelen. Daarbij is teruggeblikt op het voorgaande half jaar en zijn er vooruitblikken gegeven.
Ongevalsregistratie	I.s.m. G4 en SWOV ontwikkelen van prestatie-indicatoren verkeersveiligheid	We zijn aangehaakt bij het SVP (strategisch verkeersveiligheidsplan) van de Provincie waar in deze periode aan is gewerkt,. Middel risico-indicatoren kunnen straks verkeersonveilige locaties beter in beeld worden gebracht.

4.4 Vervolg

De komende jaren gaan we door met het uitvoeren van maatregelen ter verdere verbetering van de verkeersveiligheid. We blijven inzetten op de aanpak van verkeersonveilige locaties en het realiseren van meer en betere 30km-wegen en van verkeersveilige schoolomgevingen. Verder zal naast educatie en communicatie ook meer handhaving een belangrijke pijler zijn waar we aan blijven werken. De doelgroepengerichte aanpak willen we meer gaan inzetten. Het Strategisch Veiligheidsplan (SVP) gaan we straks als instrument daarvoor ook

gebruiken. Tenslotte blijven we de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid monitoren als vast onderdeel van de activiteiten.

Verkeersveiligheid en het nieuwe mobiliteitsplan

Het nieuwe mobiliteitsplan 2040 biedt kansen om de 30km-ambitie goed uit te voeren. Door op gebiedsniveau helderheid te geven in de uitgangspunten is in een eerder stadium duidelijk welke mogelijkheden er zijn. Belangrijke uitgangspunten of randvoorwaarden voor een 30 km inrichting zijn de OV-routeringen en de routes voor de noodhulpdiensten, fiets- en looproutes en specifieke inrichtingsprincipes. Zeker voor de voormalige stedelijk verbindingswegen en de verbindingswegen naar het centrum moeten keuzes gemaakt worden die doorwerken op stedelijk niveau.

Deze aanpak biedt ook de mogelijkheid om de monitoring van de verkeersveiligheid meer te structureren door in gebiedsgerichte rapportages onder meer aantal ongevallen, risico's en beleving een plek te geven.



Impact van geautomatiseerde mobiliteit op de stad

December 2020

POSAD MAXWAN
strategy x design

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

In opdracht van:

Gemeente Utrecht

Gemeente Rotterdam

EINDHOVEN

Uitgevoerd door:

POSAD MAXWAN
strategy x design

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

In samenwerking met:

TU Delft

Bijlage

Casus Utrecht, Rotterdam en Eindhoven

Leeswijzer Casus drie steden

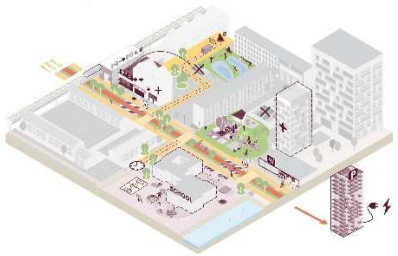
Er zijn veel overeenkomsten in de beleidsdoelen van de verschillende steden: autoluwe binnensteden, verbetering van leefkwaliteit in de woonwijken gezond stedelijk leven, groen-blauwe netwerken en meer ruimte voor voetganger en fiets. Door het kaartmateriaal en de conclusies van de drie werksessies in de steden bij elkaar te leggen, kunnen de **ruimtelijke potenties en risico's van CCAM** in kaart worden gebracht.

De verschillen komen naar voren in de **casus gebieden** van elke stad, vooral waar specifieke ruimtelijke opgaven van de steden liggen, bijvoorbeeld: de haven in Rotterdam, de werkgebieden aan de ring in Eindhoven en de Jaarbeurs in Utrecht.

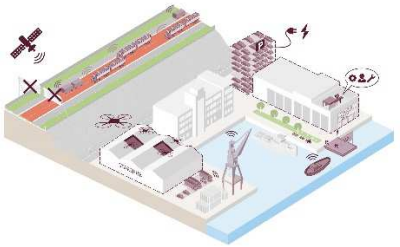
CENTRUMGEBIED



WOONGEBIED



WERKGEBIED / LOGISTIEK GEBIED



Potentieel van automatisering Wegprofiel

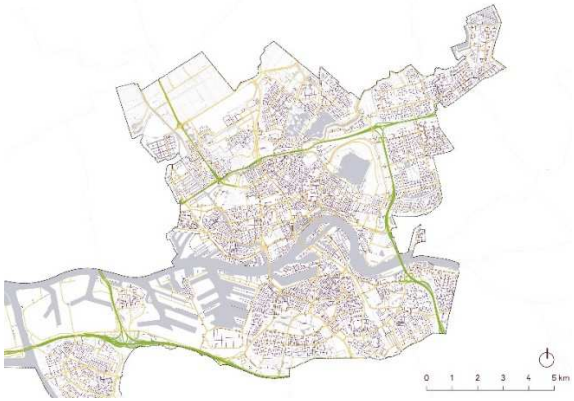
Utrecht

40 km
173 km
735 km



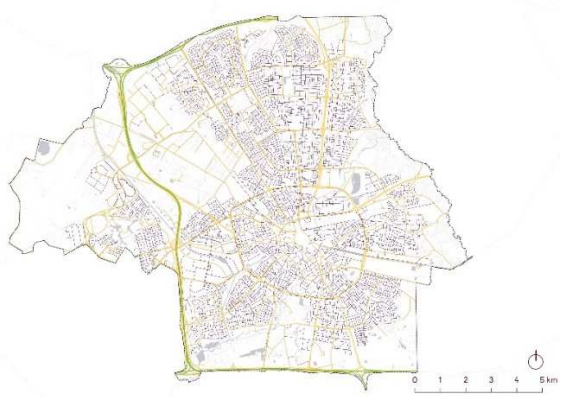
Rotterdam

60 km
400 km
1213 km



Eindhoven

47 km
318 km
693 km



Snelweg

Hoofdweg

Straat

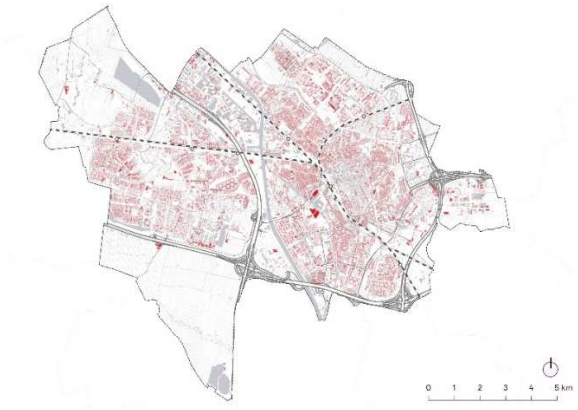
CCAM kan gemakkelijk geïmplementeerd worden op de snelweg, hier is dan ook weinig aanpassing vereist om CCAM een plek te geven. Bovendien zijn snelwegen nu al geschikt voor lage niveaus van automatisering (L1-L3).

De echte impact van CCAM op niveaus L4-L5 zal in de stad te vinden zijn. Daar zijn de directe ruimtelijke effecten op leefbaarheid het grootst.

Potentieel van automatisering Parkeren

Utrecht

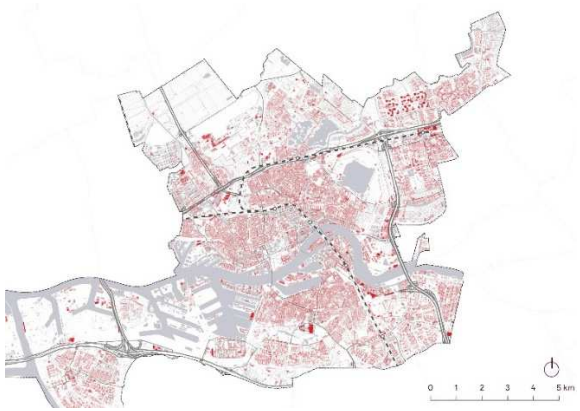
189 ha / 1,9%*
7 ha in centrum





Rotterdam

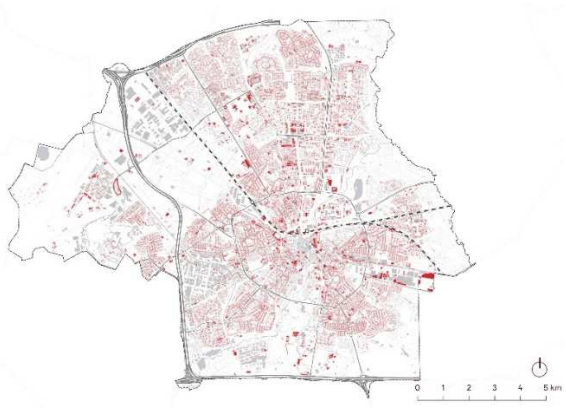
435 ha / 1,33%*
12 ha in centrum





Eindhoven

191 ha / 2,2%
11 ha in centrum





Parkeerterrein

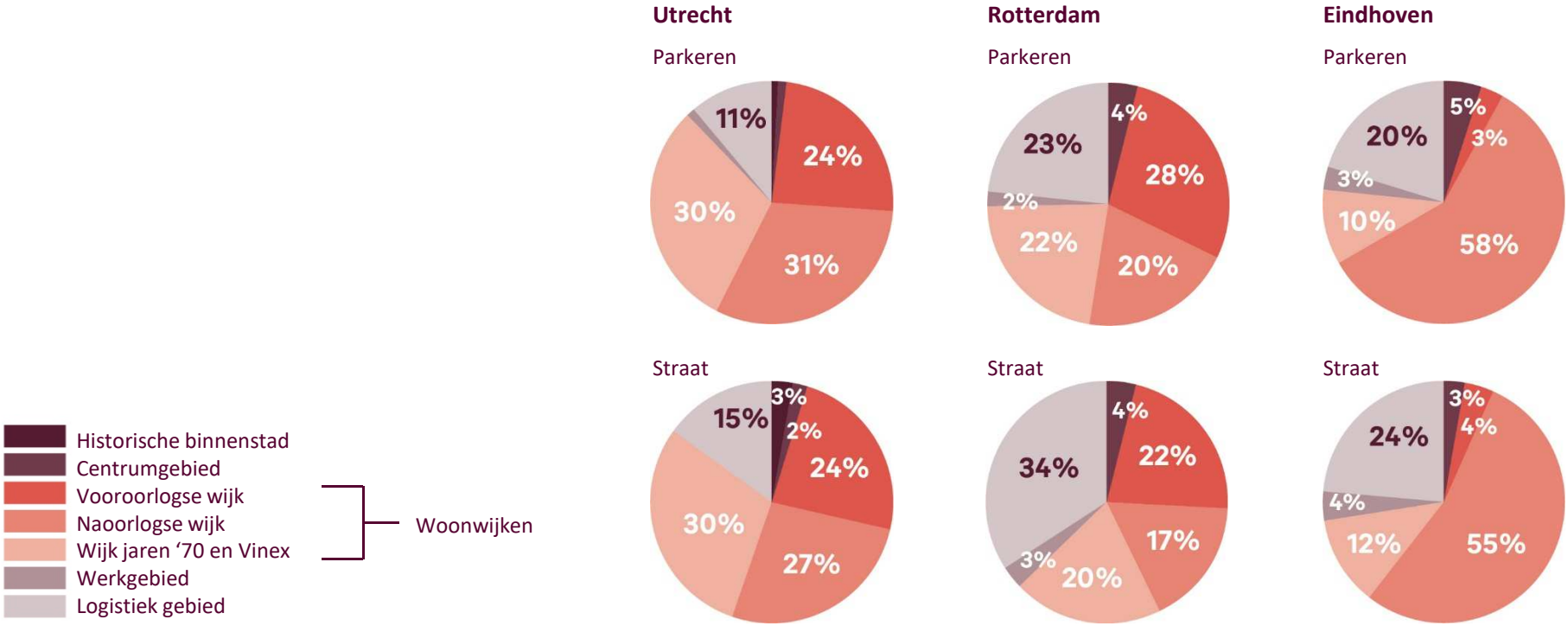
* % van de totale oppervlakte van de gemeente
Bron: GIS data van de gemeenten

Parkeren neemt een groot deel van het straatbeeld in beslag, zoals hier verbeeldt in de gebieden van de drie centrale stations. CCAM biedt aan een lagere parkeerbehoefte en de mogelijkheid om op afstand te parkeren.

Potentieel van automatisering Straat en parkeren

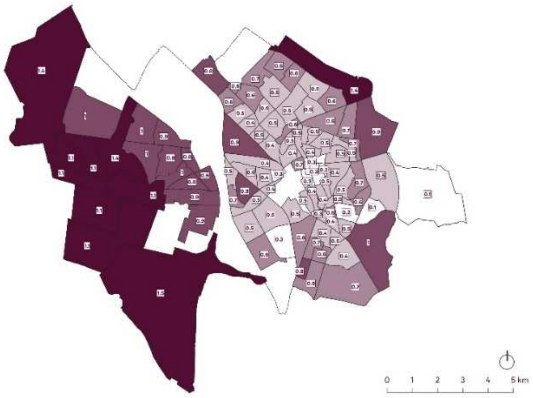
In de onderstaande tabellen zijn de oppervlaktes van straat en parkeerterreinen te zien per gebiedstype in elke stad (percentage uit totaal per stad). Op basis van deze cijfers kunnen we de conclusie trekken welke gebiedstypen hebben het hoogst potentieel voor transformatie van de weginfrastructuur.

Zeer opvallend is het feit dat de bestaande woonwijken zijn in alle gevallen de gebieden waar het meeste potentieel ligt voor transformatie door CCAM.

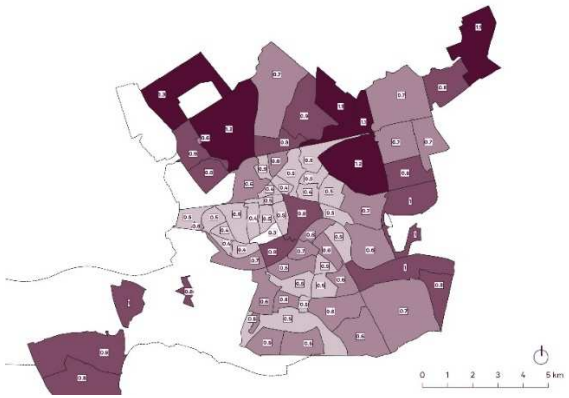


Potentieel van automatisering Autobezit

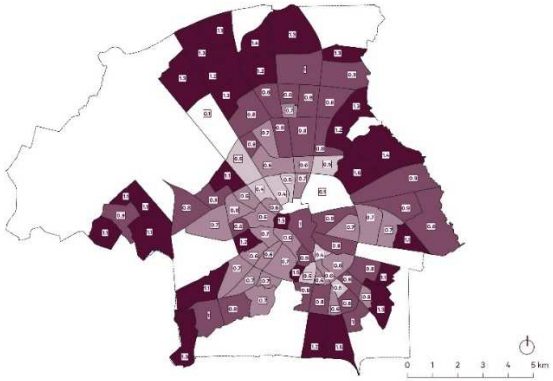
Utrecht



Rotterdam



Eindhoven



>1
0,75-1
0,50-0,75
<0,50

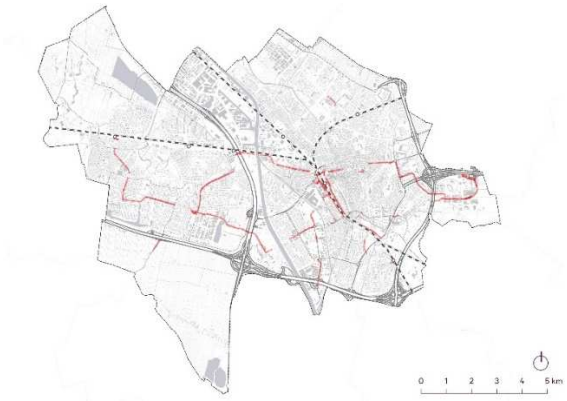
Aantal auto’s per huishouden, op buurtniveau
Bron: CBS

De ruimtelijke patronen van autobezit zijn verschillend per stad: in Utrecht is het geconcentreerd in de nieuwere uitbreidingen van de stad in het Westen – Leidsche Rijn, in Rotterdam is er een sterke Noord-Zuid tweedeling – met minder goed bereikbare gebieden zoals Spijkenisse als uitzondering – en in Eindhoven neemt autobezit geleidelijk toe naarmate je verder van het centrum kijkt, maar het is ook opmerkelijk hoog in nieuwe woongebieden in de binnenstad en in het stationsgebied. De steden hebben een ambitie om autoverkeer terug te draaien, met Utrecht als sterkste in haar ambities: een stevige groei in bevolking met nul groei in het aantal auto’s en autokilometers.

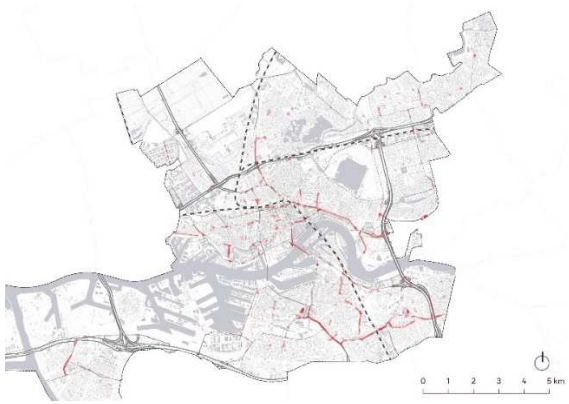
CCAM in combinatie met deelmobiliteit bieden de kans om privéauto-bezit te verlagen terwijl de bereikbaarheid en de individuele mobiliteitskeuzes van de bewoners blijven op hetzelfde niveau of worden juist verbeterd.

Potentieel van automatisering Openbaar vervoer

Utrecht



Rotterdam



Eindhoven



HOV-bustracé

Tramlijn

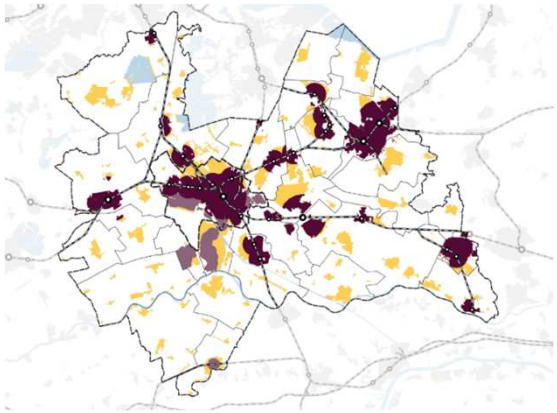
Het potentieel voor zelfrijdend OV kent verschillen per stad:

- Rotterdam: vooral metro, waterbus, MRDH shuttles, tram (deels), pilot zelfrijdend bus
- Utrecht in de sneltram en bus
- Eindhoven: HOV-busnetwerk.

De aanname voor trein, metro, sneltram en de Brainportlijn/HOV-3 (Eindhoven) is dat automatisering veel sneller kan gebeuren (voor 2025) door de gescheiden infrastructuur.

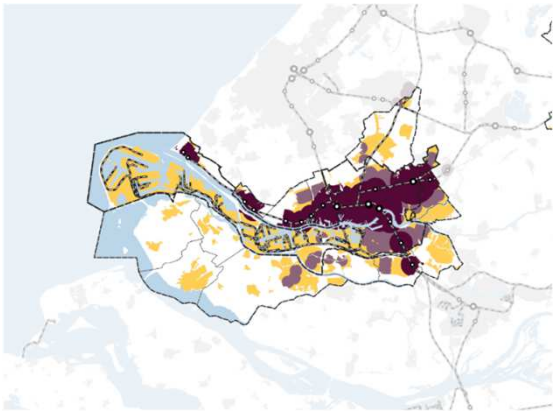
CCAM en deelmobiliteit Regionale OV-bereikbaarheid

Utrecht



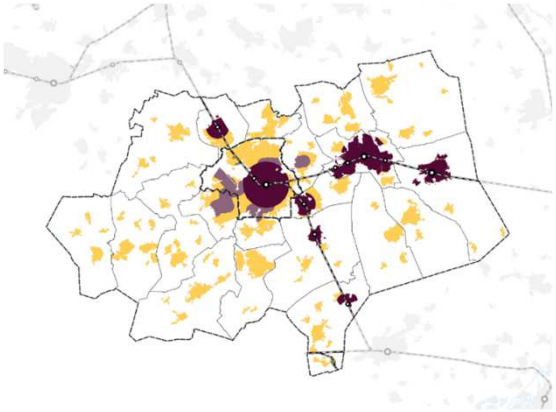
OV-bereik Utrecht (% bevolking)
Stedelijk gebied 93%
Provincie Utrecht 68%

Rotterdam



OV-bereik Rotterdam (% bevolking)
Stedelijk gebied 95%
Regio Rotterdam-Rijnmond 75%

Eindhoven



OV-bereik Eindhoven (% bevolking)
Stedelijk gebied 69%
Metropoolregio Eindhoven 49%

Bereik van stations
Bereik van HOV-netwerk
Zonder HOV bereik

Radius invloedcirkel:
3 km IC-station
1,5 km Sprinterstation
250 m Metro, sneltram en HOV-bushalte

Het OV-bereikbaarheid daalt vanuit het centrum naar het buitengebied.

Opvallend zijn:

- Utrecht: De matige OV-bereikbaarheid in stedelijke gebieden zoals Overvecht Noord of Zeist.
- Rotterdam: De zeer grote contrast van OV-bereikbaarheid tussen gebieden binnen en buiten de ruit, bijv. in Ridderkerk, Krimpen a/d IJssel of Bergschenhoek.
- Eindhoven: OV-bereikbaarheid is zeer beperkt tot de centrale gebieden van de stad. De helft van de bevolking in de regio is afhankelijk van de auto of laagfrequent OV.

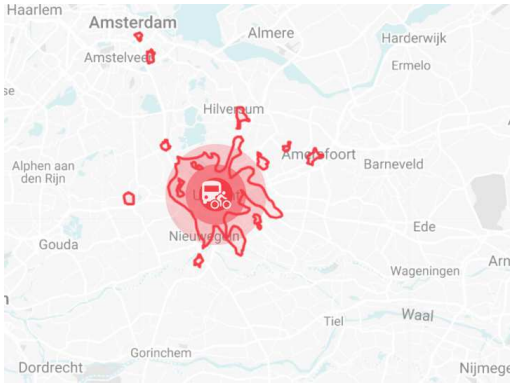
CCAM en deelmobiliteit Autobereik versus OV-bereik

De auto biedt tegenwoordig een veel groter bereik binnen een bepaalde reistijd vanuit de drie steden in vergelijk met de combinatie van OV en fiets. De combinatie van CCAM en deelmobiliteit zal naar verwachting de verschillen tussen openbaar en privé vervoer vervagen. Met CCAM zullen de volgende veranderingen waarschijnlijk plaatsvinden:

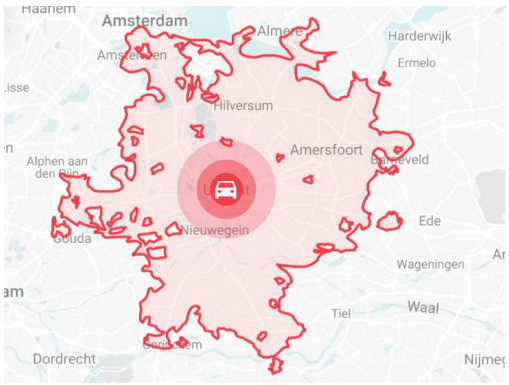
- De totale privéauto-reistijd wordt langer doordat de auto niet meer voor de deur zit maar op afroep komt.
- Traditioneel OV wordt (deels) vervangen door zelfrijdende deelvoertuigen in gebieden met lage dichtheid.
- De invloed van CCAM op files en bijgevolg op reistijden is moeilijk in te schatten omdat het afhankelijk is van veel technologische en maatschappelijke factoren.

Utrecht

OV en fiets 30 min

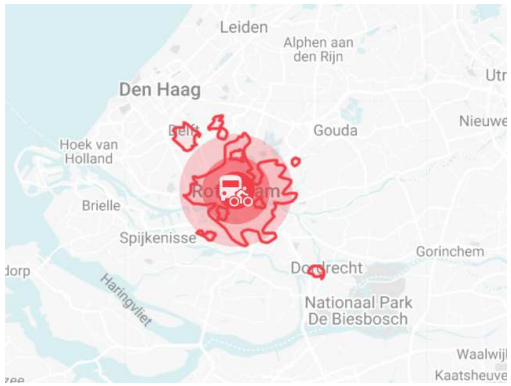


Auto 30 min

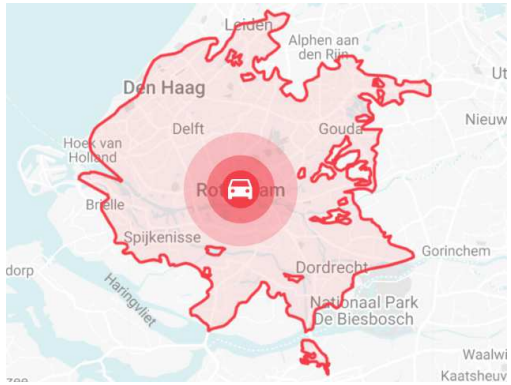


Rotterdam

OV en fiets 30 min

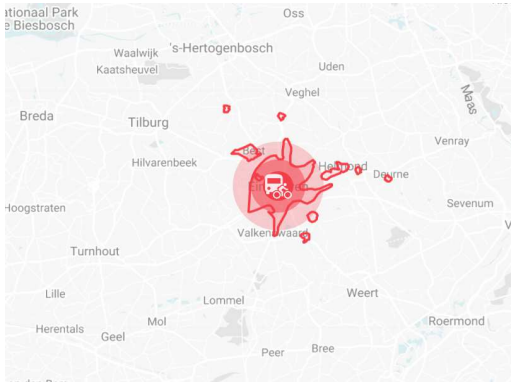


Auto 30 min

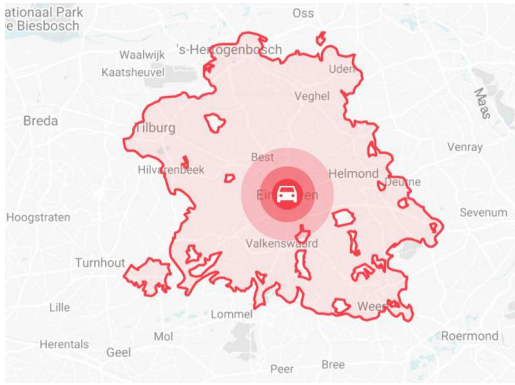


Eindhoven

OV en fiets 30 min



Auto 30 min



Bron kaarten: mapitout.iamsterdam.com

Casus Utrecht

Beleidsdoelen. De gemeente Utrecht streeft al een langere tijd een gezonde stad te worden. Op het gebied van mobiliteit wordt dit vertaald naar drie principes: nabijheid, inclusiviteit en geen groei autoverkeer (*Ruimtelijke Strategie Utrecht, uitgangspunten Mobiliteit*).

De ontwikkeling van CCAM kan hier een bijdrage hebben. Bijvoorbeeld, de binnenstad kan door geofencing eerder autoluw en emissievrij worden. Ook door geofencing kan de snelheid stadsbreed naar 30 km/u verlaagd worden om verkeersveiligheid te verbeteren. Maar de mogelijke toename van autogebruik of een ongestuurde implementatie van CCAM kan de bovengenoemde beleidsdoelen ook bedreigen. Onwenselijke gevolgen kunnen zijn dat minder mensen zullen lopen, fietsen en het OV gebruiken of de forse toename van autoritten (inclusief door lege CCAM-voertuigen voor of na een rit met passagiers). Daarom is het belangrijk dat de stad in een vroege fase initiatief neemt over de implementatie van CCAM.

Gebiedsopgaven. Automatisering biedt het stationsgebied en de Jaarbeurs de kans om de bereikbaarheid anders in te richten, bijvoorbeeld door elders te parkeren voor evenementen of door deelmobiliteit te bevorderen. De parkeerruimte die vrij komt, kan worden gebruikt voor verblijfskwaliteit, binnenstedelijke verdichting of klimaatadaptatie.

De nieuwe ontwikkeling Merwedekanaalzone wordt al een voorloper op het gebied van slimme stadslogistiek, autoluwe woonstraten, deelmobiliteit en parkeren op afstand. Tegelijkertijd zijn er naoorlogse wijken zoals Overvecht met minder OV-bereikbaarheid en veel ruimte toegewezen aan parkeren. Door de automatisering van mobiliteit kunnen maatregelen voor een leefbare stad ook in bestaande wijken worden toegepast.

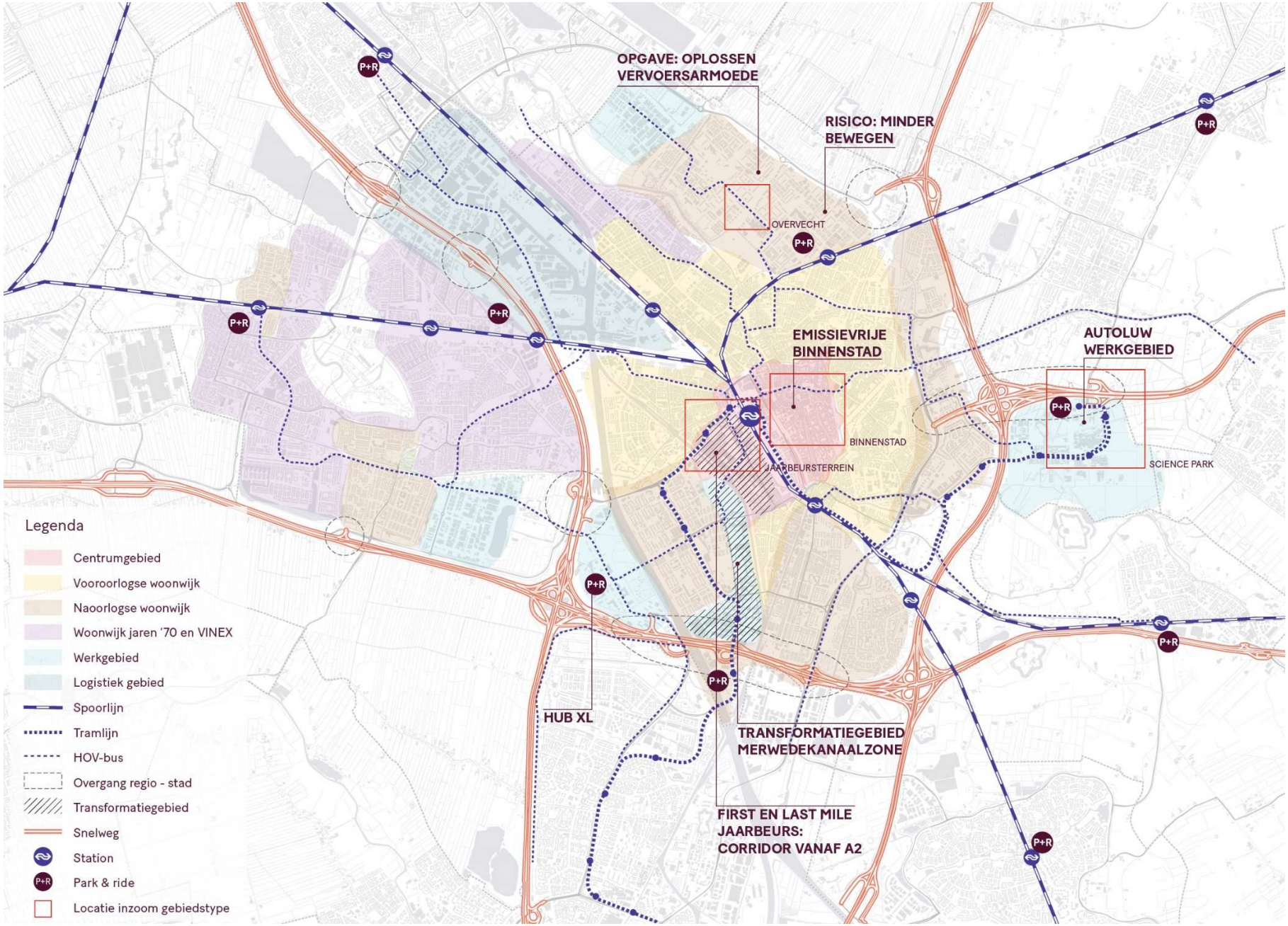
Casus Utrecht

Deelmobiliteit en logistiek. In Utrecht liggen er kansen voor zelfrijdend deelvervoer op het bestaande en geplande HOV-netwerk. De toekomstige uitbreidingen van het tramnetwerk moeten zoveel mogelijk gescheiden van overig verkeer aangelegd worden om de kansen van automatisering te kunnen gebruiken. Verschillende vrijliggende busbanen, zowel op de stedelijke OV-ring en op regionale routes, zijn geschikt voor geautomatiseerd vervoer in een vroege fase. Hierop is er genoeg capaciteit om ook kleinere zelfrijdende deelvoertuigen te laden rijden, net zoals geautomatiseerd goederenvervoer ‘s nachts en buiten de spits.

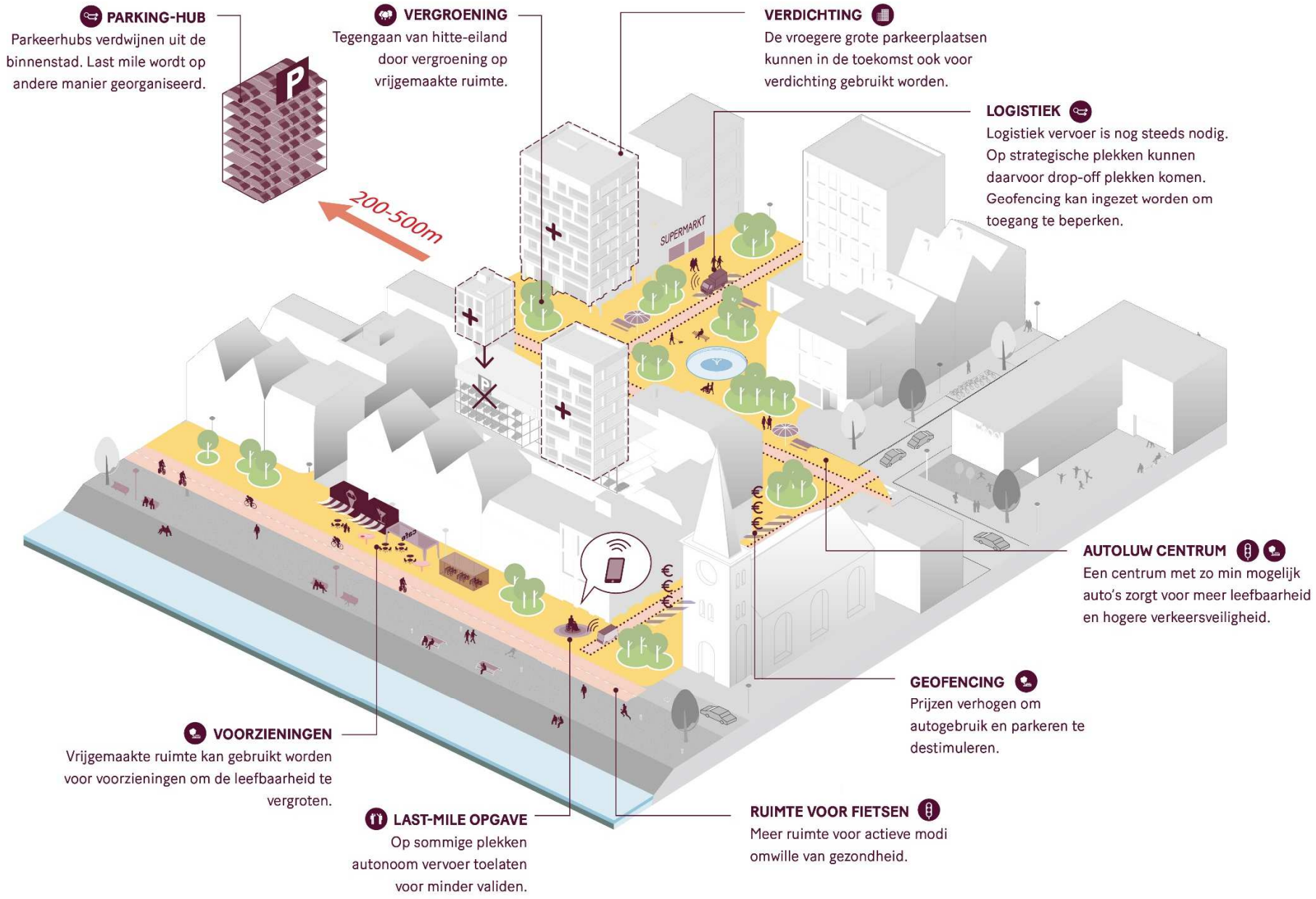
Overstappunten zoals P+R locaties Science Park en Westraven kunnen worden uitgebreid met logistieke stadshubs en geautomatiseerd parkeren op afstand. Hierdoor kunnen grote vrachtwagens en privé autoverkeer vanuit de regio alvast in de ringzone van Utrecht worden opgevangen.

In de volgende pagina’s zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen van CCAM in Utrecht verbeeld in een overzichtskaart en vier gebiedstypen: historische binnenstad, centrumgebied (Stationsgebied/Jaarbeurs), naoorlogse wijk (Overvecht) en werkgebied (Science Park).

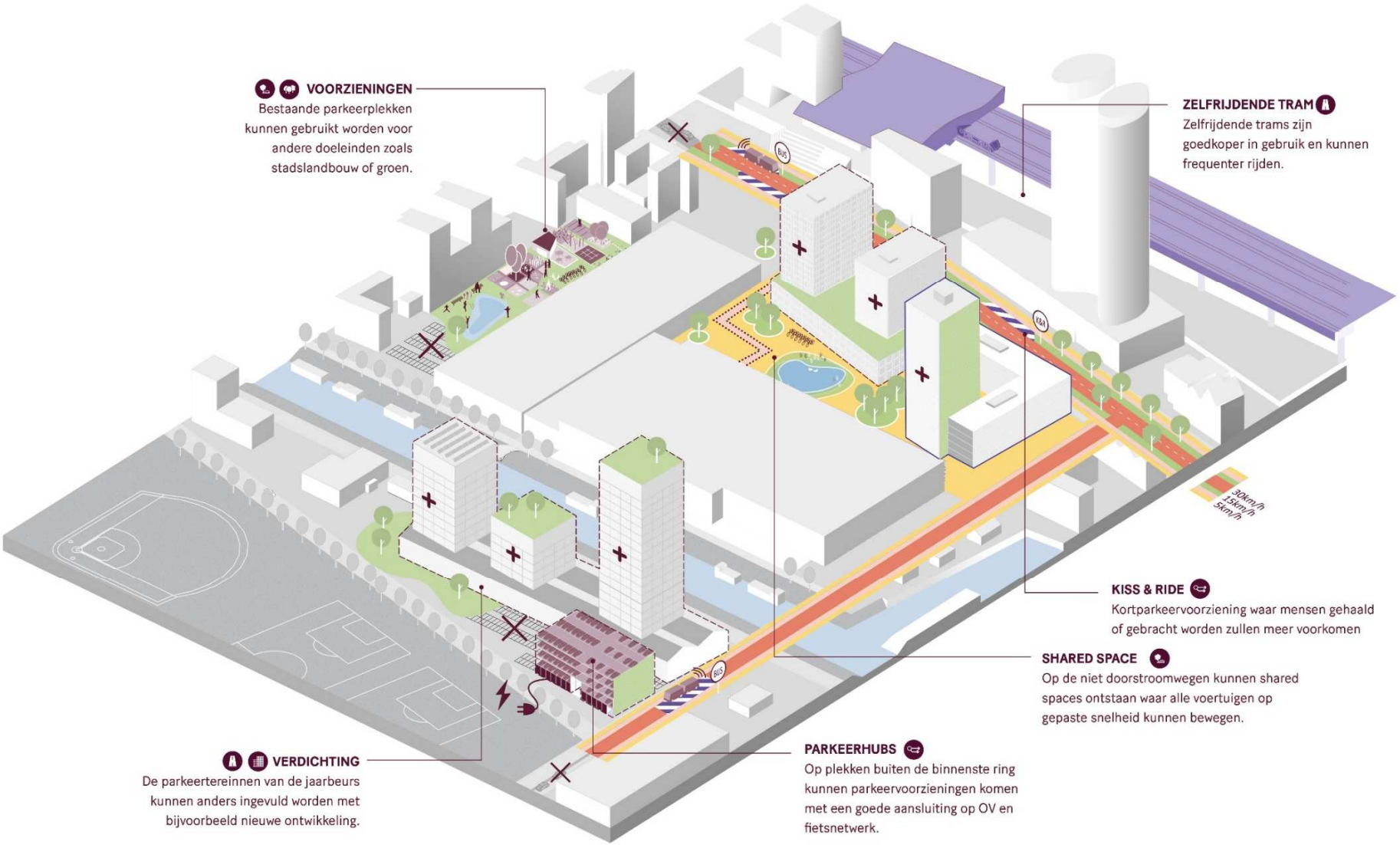
Casus Utrecht Overzicht



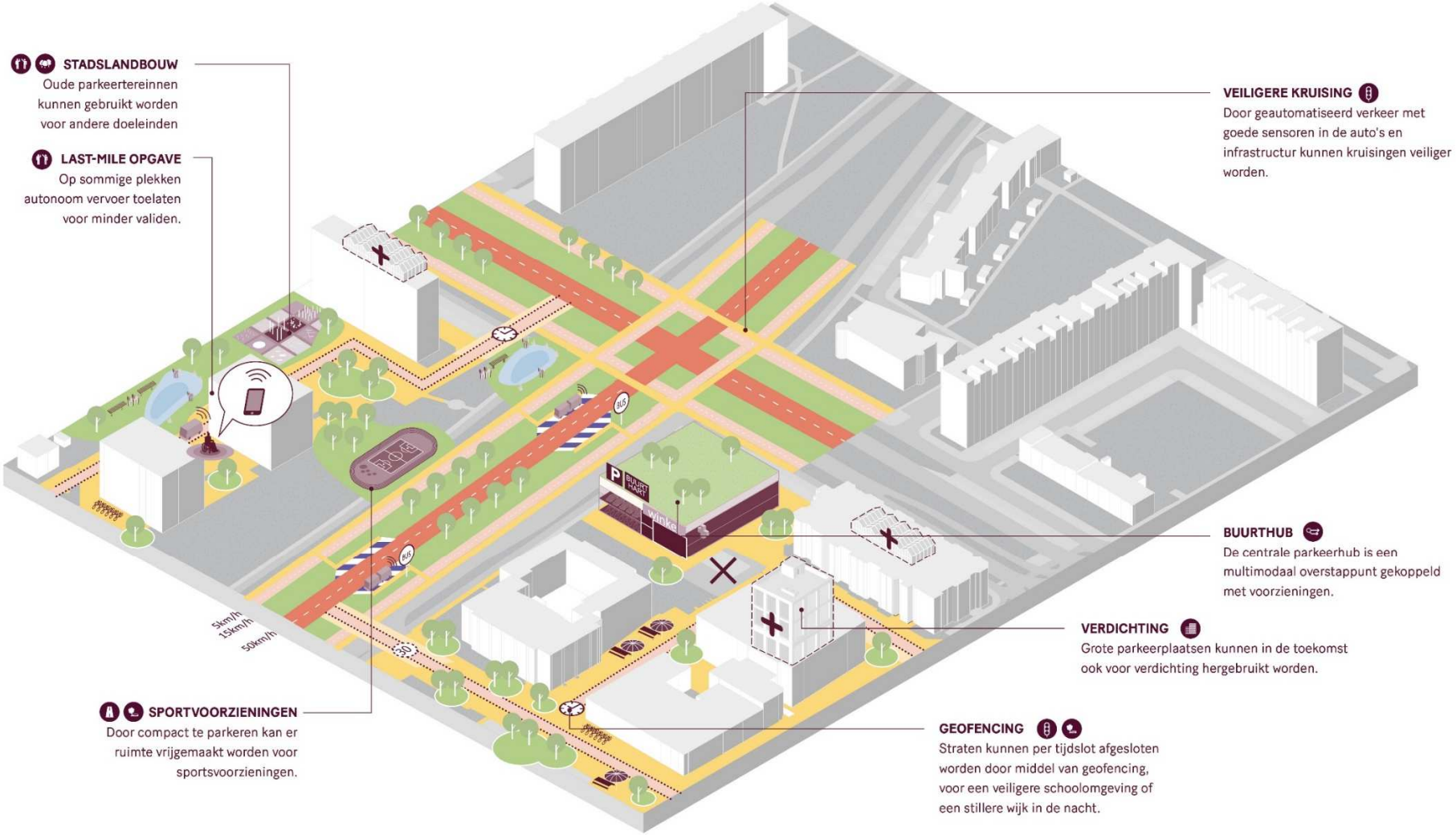
Casus Utrecht Binnenstad



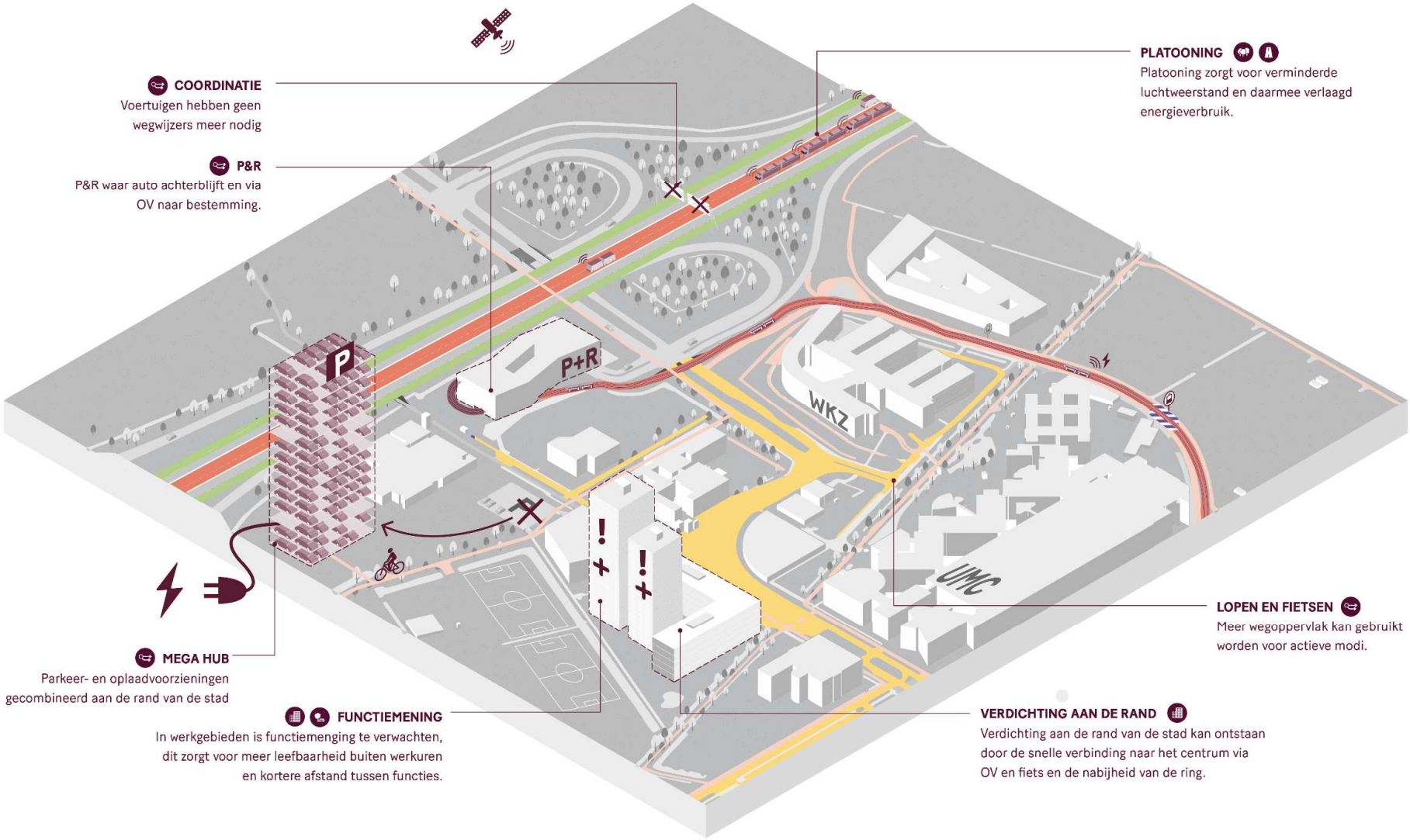
Casus Utrecht Jaarbeurs



Casus Utrecht Overvecht



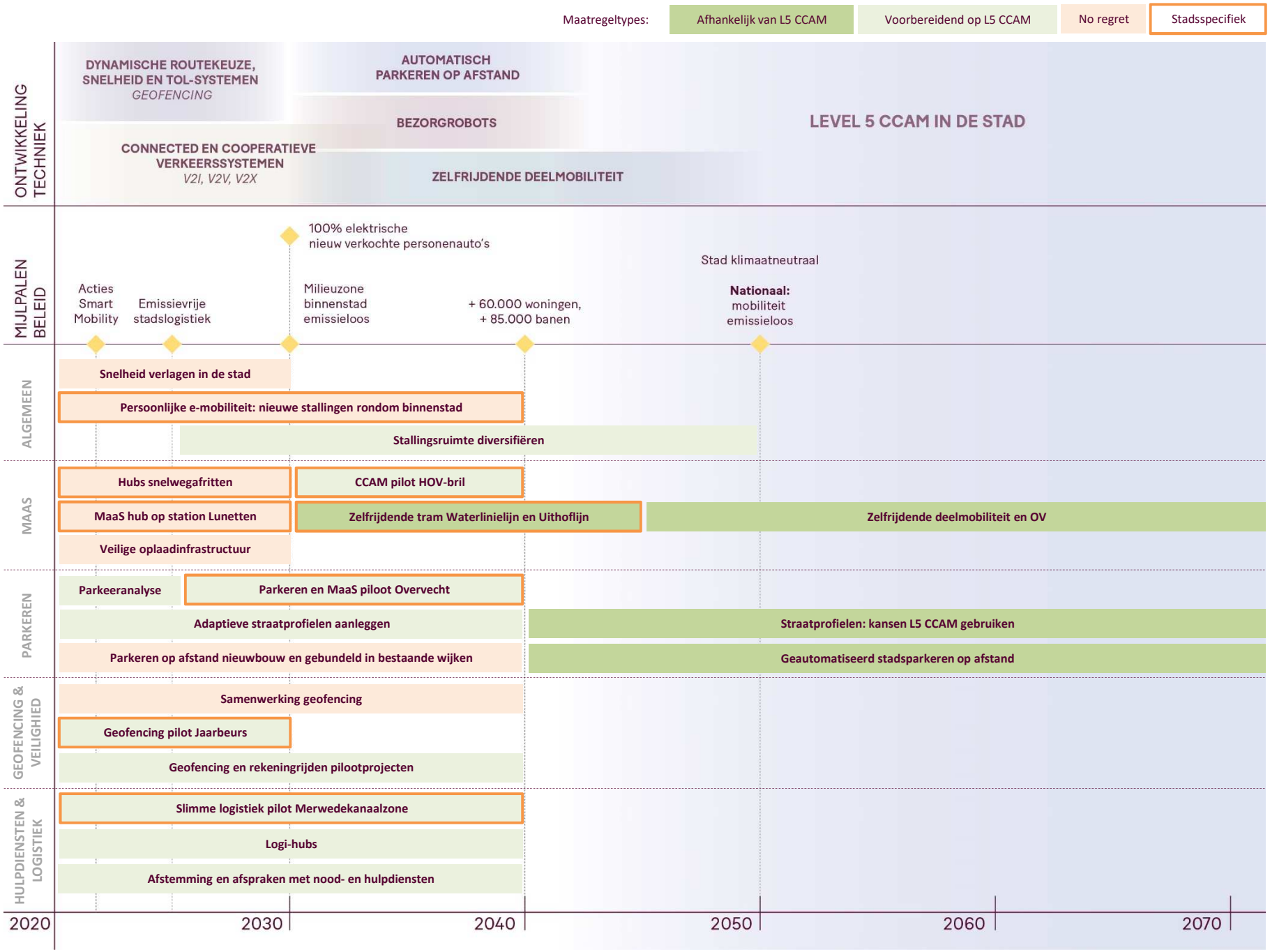
Casus Utrecht Science Park



Bijlage

Roadmap CCAM Utrecht

Roadmap CCAM Utrecht



Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1787
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 juli 2021
Agendapunt	7
Omschrijving	Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
ID	1841
Behandelend ambtenaar	Trix Aarts
Telefoon	0651406645
E-mail	t.aarts@utrecht.nl
Datum collegebesluit	13 april 2021
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	1 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	**1 juli 2021**
Gemeenteraad	15 juli 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Kenmerk	8272740/20210413/b
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De visie ‘Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040’ (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
    a. De groene stad
    b. De verbonden stad
    c. De compacte stad
    d. De inclusieve stad
    e. De toekomstbestendige stad
    f. De vertraagde stad

2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
    a. Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
    b. Overvecht
    c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg en Amelisweerd
    d. De A12 zone: Papendorp, Galencop, Westraven en Laagraven

3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.

4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
    a. Geen dak blijft onbenut
    b. Groen tenzij
    c. Circulair tenzij
    d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
    e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
    f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
    g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.
    h. Versterken boven gelijk houden
    i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
    j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
    k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
    l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.

6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:
   - het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
   - opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
   - meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
   - mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

   Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

7. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040.

8. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad (RSU 2040) is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsvelden; het geeft voor de stad Utrecht de richting voor de verdere verstedelijking. Ten opzichte van de RSU 2030 is er langs drie lijnen gewerkt: verbreden (onderwerpen en geografisch), verdiepen (onderwerpen) en verlengen (tijdshorizon). De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In de RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. Tevens zijn de ontwikkel- en investeringsstrategie een integraal onderdeel van de RSU 2040. In de RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.

Context

Aanleiding

Utrecht is één van de meest aantrekkelijke steden van Nederland en volgens de EU ook één van de meest concurrerende regio's van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Het bestuur wil die ontwikkeling in goede banen leiden waarbij "Gezond stedelijk leven voor iedereen" centraal staat. Wat gezond stedelijk leven voor iedereen betekent voor het ruimtelijk toekomstperspectief van de stad wordt uitgewerkt in de RSU 2040. De RSU 2040 geeft een verstedelijkingsperspectief om groei op te vangen en daarbij Gezond stedelijk leven voor iedereen te borgen. Het verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema's als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De verstedelijking mag niet ten koste gaan van de waarden van de stad (de rijke historie en erfgoed, de compactheid te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat). Wij zien de verstedelijking als een kans om de kwaliteit van de stad te versterken.

In de RSU 2040 zijn kaders en condities voor nieuwe ruimtelijke plannen en ruimtelijk beleid aangegeven, die richting geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

De RSU 2040 is geen nieuwe koers, maar bouwt voort op de RSU 2030, die in 2016 is vastgesteld en die de basis vormt voor het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) . De ruimtelijke strategie is verlengd, verdiept en verbreed. De RSU 2040 legt de tijdshorizon tien jaar verder en kiest voor een meer integrale benadering van de vele opgaven voor de stad. RSU2040 legt ook een verbinding met regionale ontwikkelingen en maakt de samenhang inzichtelijk. De RSU is de inbreng van de gemeente in de regionale en bovenregionale discussies over de ruimtelijke ontwikkelingsmodellen voor de toekomst.

De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan liggen in elkanders verlengde, waarbij de RSU2040 een koersdocument is en het Mobiliteitsplan een uitwerking is voor mobiliteit richting 2040. De hoofdlijnen van de RSU2040 zijn gelijk aan de hoofdlijnen van Utrecht Nabij, het ontwikkelperspectief voor de Metropool Regio Utrecht. Uit dit perspectief vloeien drie verdiepende gebiedsonderzoeken voort (USP/Koningsweg, Lunetten, A12 zone, Leidsche Rijn/Zuilen/Overvecht). Deze studies worden momenteel uitgevoerd samen met regio, Provincie Utrecht en Rijk. De stad zal hierbij een belangrijke rol spelen. De RSU 2040 biedt daarnaast de koers van de stad voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) waarbij we samenwerken in U10 verband.

De concept RSU2040 heeft ter inzage gelegen vanaf 27 januari tot en met 10 maart 2021. In totaal hebben we 145 reacties ontvangen. Daarnaast hebben we veel input gekregen van inwoners, maatschappelijke organisaties, ondernemers en belangengroepen tijdens een van de webinars en een van de stakeholdersbijeenkomsten. In de Reactienota Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 staan de uitkomsten.

Juridische context
De RSU 2040 is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. De RSU 2040 geeft de koers aan voor de uitwerking van de omgevingsvisies van gebieden in de stad en van de uitwerkingen van de thema's.

Beoogd effect
De vastgestelde RSU2040 biedt het verstedelijkingsperspectief van de stad en geeft aan hoe Utrecht de groei binnen de kaders van Gezond stedelijk leven voor iedereen wil opvangen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbesluit Vaststelling Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040: Op 18 juni 2020 heeft de raad de nota "Op weg naar een ruimtelijke strategie Utrecht 2040" vastgesteld. Deze uitgangspunten geven invulling aan de ambitie "Gezond stedelijk leven voor iedereen" voor de verdere verstedelijking van de stad. Deze uitgangspunten zijn de basis voor de RSU2040.
- Raadsbrief vrijgave voor inspraak van de RSU 2040 op januari 2020
- De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De visie van 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040' (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de vijf stadsprofielen: a. De groene stad b. De verbonden stad c. De compacte stad d. De inclusieve stad e. De toekomstbestendige stad f. De vertraagde stad
Argumenten	
1.1	De visie sluit aan bij de kwaliteiten van de stad
	De kracht van Utrecht nu is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving, de 10 minutenstad.
1.2	De visie sluit aan bij de ambitie Gezond stedelijk leven voor iedereen.
	Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent 'gezond stedelijk leven voor iedereen' in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Binnen de mobiliteitstransitie zetten we, naast ov, in op actieve vormen van mobiliteit, lopen en fietsen. Gezonde verstedelijking betekent ook dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt.
1.3	De visie sluit aan bij de uitgangspunten van de RSU2040 die op 18 juni 2020 door de gemeenteraad zijn vastgesteld
	In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de RSU2040 vastgesteld, die invulling geven aan de ambitie 'gezond stedelijk leven voor iedereen' voor de verdere verstedelijking van de stad. Tezamen zorgen deze uitgangspunten voor de integraliteit van de ruimtelijke ontwikkeling.
1.4	De visie ligt in lijn met een groot deel van de inspraakreacties

	Veel insprekers vinden groen, een inclusieve stad en de nabijheid van de dagelijkse voorzieningen belangrijk. Naar aanleiding van een aantal reacties hebben we het stadsprofiel Vertraagde stad toegevoegd aan de profielen. Dit profiel betreft een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad vanen voor inwoners.
Beslispunt	
2	Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone): a. Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen b. Overvecht c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg en Amelisweerd d. De A12 zone: Papendorp, Galencop, Westraven en Laagraven
Argumenten	
2.1	<u>De vier nieuwe centra geven uiting aan de verstedelijkingsvolgorde die is vastgesteld bij de nota van uitgangspunten (18 juni 2020).</u>
	Het uitgangspunt over de prioritering van de verstedelijking luidt: 1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten. 2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is. 3 Buiten de stad. Door meerdere centra te maken vermindert de druk op de binnenstad.
2.2	<u>De nieuwe centra zijn nodig om de groei op te vangen waarbij sprake blijft van de 10 minutenstad</u>
	Utrecht wil tot 2040 ca 60.0000 woningen toevoegen. In het MPR staan plannen voor het toevoegen van 40.000 woningen (de harde planvoorraad). De overige 20.000 woningen komen in de verschillende centra waarbij rekening is gehouden met het karakter en de mogelijkheden in een gebied. Naast woningen worden werkplekken, groen en (dagelijkse) voorzieningen toegevoegd. Het Wiel met spaken verbindt de vijf centra Utrecht
2.3.	<u>De locaties van de nieuwe centra betreffen gebieden waar openbaar vervoer samenkomt en/of waar ruimte is voor transformatie.</u>
	Er is gekozen voor deze knooppunten omdat de locaties zich ontwikkelen rondom bestaande stations en/of in gebieden waar al veel ontwikkeling plaatsvindt en/of in gebieden in de stad waar ruimte is op programma toe te voegen. De knooppunten worden verder uitgewerkt in een aantal verdiepende gebiedsonderzoeken. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt.
Beslispunt	
3	De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.
Argumenten	
3.1	<u>De RSU2040 borgt een integrale benadering van de verstedelijking door de Utrechtse barcode</u>

	De groei van de stad zetten wij met name in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. Werk, mobiliteit, groen, maatschappelijke voorzieningen, vraag naar energie groeien mee. De Utrechtse barcode, ontwikkeld voor de RSU 2040, is het instrument om de ruimtevraag van die verschillende thema's inzichtelijk te maken. Dat vergroot het inzicht in de stand van zaken van de ambities op de verschillende thema's en zorgt ervoor dat deze in evenwicht met elkaar blijven bij de groei. Het ruimtegebruik van de verschillende thema's zou een te groot beslag op de ruimte leggen van de stad. Daarom hanteren wij een intelligente barcode die rekening houdt met onder andere functiemenging en meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast is het een optie om voor sommige thema's buiten het plangebied ruimte te zoeken in overleg andere (lokale) overheden. De RSU 2040 bevat ook een mechanisme dat ervoor zorgt dat bij de gebiedsplannen de barcode ook daadwerkelijk wordt gehanteerd, zodat de zogenaamde "harde belangen" de "zachte belangen" niet ondersneeuwen. Gebiedsontwikkelingen moeten dus ook plannen bevatten voor energie, groen en voorzieningen. Deze moeten expliciet, in beslispunten, worden voorgelegd aan het college. Na vaststelling van de RSU2040 wordt het mechanisme verder uitgewerkt.
3.2	<u>De barcode laat zien wat op stedelijk niveau de gemeentelijke ambities is.</u>
	De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie is. Daardoor kan gestuurd op verevening of compensatie indien in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	<u>De huidige plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) houden soms nog te weinig rekening met de Utrechtse barcode</u>
	Het hanteren van het nieuwe instrument de Utrechtse barcode vraagt om een bredere aanpak in de gebiedsontwikkeling. Naast wonen, verkeer, openbare ruimte zijn factoren als nabijheid van groen, maatschappelijke voorzieningen, duurzame energie etc van belang. Hiervoor is een inhaalslag nodig waarbij de doorwerking op verschillende schaalniveaus (project, wijk, stad) aandacht vraagt.
Beslispunt	
4	De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling: a. Geen dak blijft onbenut b. Groen tenzij c. Circulair tenzij d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan. h. Versterken boven gelijk houden i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling
Argumenten	
4.1	De principes dragen bij aan Gezond Stedelijke leven voor Iedereen,

	Het eerste uitgangspunt van de RSU luidt: Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad. De principes dragen alle direct of indirect bij aan dit uitgangspunt en daarmee aan de tien-minutenstad.
4.2	<u>De gebundelde principes geven helder richting aan alle ruimtelijke plannen</u>
	De principes worden al gehanteerd de binnen de afzonderlijke beleidsterreinen. De principes samen dragen bij aan de integrale aanpak van gebiedsontwikkeling en maken dat transparant, ook voor onze partners. Ze maken ook afwegingen op plot-gebiedsniveau mogelijk in relatie tot de stedelijke opgave. Daardoor is het ook goed te monitoren waar we staan.
Beslispunt	
5	De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.
Argumenten	
5.1	<u>De fasering tot 2030 sluit aan bij de ruimtelijke plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte.</u>
	De RS2030 heeft in het MPR voor een groot deel vorm gekregen. We hebben nu duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2030 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities.
5.2	<u>De fasering maakt inzichtelijk hoe nieuwe knopen ontwikkeld kunnen worden en hoe bestaande knopen doorontwikkeld kunnen worden.</u>
	Aan de hand van de barcode ontstaat een scherper beeld of met de bouwontwikkelingen voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld en wat eventueel moet worden toegevoegd. In de fasering is hiervoor een indicatie opgenomen.
Beslispunt	
6	De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 te laten landen waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht: • het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren); • opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht; • meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad; • mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks). Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

Argumenten	
6.1	Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid van de RSU is de investeringsstrategie herijkt.
	De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. De strategie wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Dit maakt onderdeel uit van het gemeentebrede integrale afwegings- en besluitvormingsproces. De inzet van gemeentelijke dekkingsbronnen volgt uit vastgestelde of nog vast te stellen of uit te werken kaders. Op korte termijn, te verwerken in de Voorjaarsnota 2022, wordt gewerkt aan een bredere inzetbaarheid van het groeikader en vindt uitwerking plaats van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen ook subsidies uit fondsen van het Rijk of andere overheden (provincie, Europa) nodig, en bijdragen van baathebbers. Het verwerven van grote fondsen verloopt via aparte trajecten, waarin de RSU voeding geeft aan de aan te bieden proposities. Onderzoek naar het optimaliseren van kostenverhaal via een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen is gestart. Tenslotte zetten we ons in om het beprijzen autogebruik in te voeren.
Kanttekeningen/risico's	
6.1	Het behalen van de ambities van de RSU is mede afhankelijk van investeringen van andere partijen
	Voor de benodigde investeringen is de gemeente mede afhankelijk van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Dat is een van de redenen dat een investeringsstrategie onderdeel is van de RSU 2040.
Beslispunt	
7	En met in acht name van het bovenstaande Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040.
Argumenten	
7.1	De RSU2040 beschrijft de koers voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de komende 20 jaren
	De RSU2040 legt de nadruk op de *integrale* aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling. Naast wonen, werken en verplaatsen krijgen (maatschappelijke) voorzieningen en groen nadrukkelijk een plek. De barcode is daarbij het instrument dat inzicht geeft in het ruimtebeslag van de verschillende thema's.
7.2	De RSU2040 gaat uit van kracht van de stad en voegt kwaliteit toe voor de huidige inwoners
	De RSU2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten: Rijke historie en erfgoed; Compacte stad te midden van diverse landschappen; • Knooppunt in nationaal netwerk; • Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau; • Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen. Daarnaast wordt kwaliteit aan de stad toegevoegd waar ook de huidige bewoners van kunnen profiteren (denk aan groen, voorzieningen, etc). Het principe wat daarbij gehanteerd wordt is Versterken boven gelijk houden.
7.3	De RSU2040 bevat een uitvoeringsstrategie en een investeringsstrategie die richting geven aan de inzet in de hele periode
	Als de RSU wordt vastgesteld, dan is een implementatiestrategie nodig die richting

	geeft aan de inzet van de gemeente. De uitvoeringsstrategie en investeringsstrategie zijn dan belangrijke pijlers.
7.4	Met de RSU2040 is de inzet van Utrecht in verschillende regionale en landelijke plannen duidelijk
	Utrecht werkt mee aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de regio. In UNED werken rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De RSU2040 geeft duidelijk aan wat hierbij de inzet is van de stad.
Kanttekeningen/risico's	
7.1	Een aantal insprekers heeft zorgen over de impact van de groei van de stad op de leefbaarheid in de stad.
	Een aantal inspraakreacties betreft de impact van de groei op de leefbaarheid, waarbij aantasting groen, verkeer en drukte vaker worden genoemd. De RSU 2040 gaat uit van verdichten en vergroenen in balans. De barcode is het instrument dat naast woningen en werkplekken ook ruimte bestemt voor groen en voorzieningen. Het mobiliteitsbeleid geeft prioriteit aan langzaam verkeer (lopen en fietsen). Op deze wijze wordt recht gedaan aan de leefbaarheidsinvalshoeken. Daar komt bij dat door concentratie van de groei rond de knopen ook de bestaande kwaliteiten in grote delen van de stad in stand blijven en worden gekoesterd. Voor de hoogbouw wordt apart een hoogbouwvisie gemaakt waarbij bij op bepaalde locaties (knooppunten) hoogbouw is toegestaan. De principes uit de hoogbouwvisie zijn in de RSU 2040 opgenomen.
7.1	Een aantal insprekers mist de impact van de Corona pandemie in de RSU2040
	Voor de RSU zijn cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie gebruikt. De structurele effecten van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen we de RSU 2040 aan.
Beslispunt	
8	'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/
Argumenten	
8.1	Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel
	De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) wordt vervangen door de 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' en maakt deel uit van de koers van de omgevingsvisie.

Financiën

In de RSU2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie opgenomen. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Het prioriteringsvraagstuk dat bij de

kanttekeningen wordt geschetst is ook een belangrijk onderdeel van de strategie om te komen tot het uitvoeren van investeringen, en dus een belangrijk element bij deze jaarlijkse afweging. De investeringsstrategie vraagt in dat proces om een nieuw integraal afwegings- en investeringskader waar spelregels en bekostiging beter verbonden zijn.

In de investeringsstrategie wordt er indicatief rekening mee gehouden dat de gemeente tot 2040 ca 2,4 miljard euro kan bijdragen. Gelden komen uit het groeikader, Meerjaren Perspectief Ruimte en ook van zogenaamde baathebbers. Het blijft een uitdaging om de benodigde middelen te verwerven.
Tot ca. 1,5 miljard euro kan op basis van het geschetste groeipad redelijkerwijs verwacht worden dat dit zekere dekkingsbronnen betreft waar extrapolatie voor zou kunnen worden toegepast, en waar de gemeente grotendeels zelf de omvang kan bepalen. Om meer zekerheid te krijgen over toekomstige dekkingsbronnen bij RSU 2040, is het voorstel om:

- Voor middellange termijn op hoofdlijnen een overzicht samen te stellen van mogelijke investeringen conform de mijlpalen zoals deze geschetst worden in hoofdstuk Uitvoeringsstrategie en mogelijke dekkingsbronnen. In zo'n langjarige planning kunnen suggesties worden gedaan voor optimale toepassing van de afzonderlijke dekkingsbronnen. Daarnaast helpt een langjarige doorkijk om optimaal te adviseren over de programmering van de verschillende jaarsneden. Zo werken we aan ervaring met het perspectief van verschillende dekkingsbronnen, zonder dat alle financiële spelregels hiervoor moeten worden verkend en/of aangepast, of dat dit tot voorgenomen besluiten moet leiden.
- Dit jaar, in een planning passend bij de raadsbehandeling van de RSU, advies uit te brengen over het mogelijk instellen van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, waarmee maximaal aantoonbaar wordt ingezet op kostenverhaal.

Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig ter waarde van ca. 4,7 miljard euro. Het behalen van de ambities van de RSU is dus mede afhankelijk van investeringen van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Om deze omvangrijke (rijks)fondsen te kunnen verwerven is binnen de RSU een heldere, gedragen redeneerlijn nodig, die enerzijds recht doet aan de reeds bestaande fondsen en daarbij lopende aanvragen, en anderzijds het belang van ontkokering onderschrijft.

Vervolg

Als de RSU2040 wordt vastgesteld, wordt deze verder uitgewerkt in een implementatiestrategie waarbij de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie belangrijke pijlers zijn.

Participatie

We hebben op verschillende manieren de inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen, etc input gevraagd op de RSU 2040. Zo hebben we een peiling gehouden onder de leden van het burgerpanel. We hebben tijdens twee webinars (voor stakeholders en voor inwoners en andere belangstellenden) de RSU toegelicht en reacties opgehaald. Daarnaast was er voor ondernemers, sportverenigingen en de DNU een bijeenkomst over de RSU.
De RSU 2040 heeft daarnaast ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 10 maart. We hebben 147 inspraakreacties ontvangen. Het resultaat hiervan staat in de reactienota die is bijgevoegd.

Communicatie

Als de RSU2040 is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Ruimtelijke Strategie Utrecht

Bijlagen informatief
- De reactienota inclusief het tweekolommenstuk en het overzicht van de wijzigingen

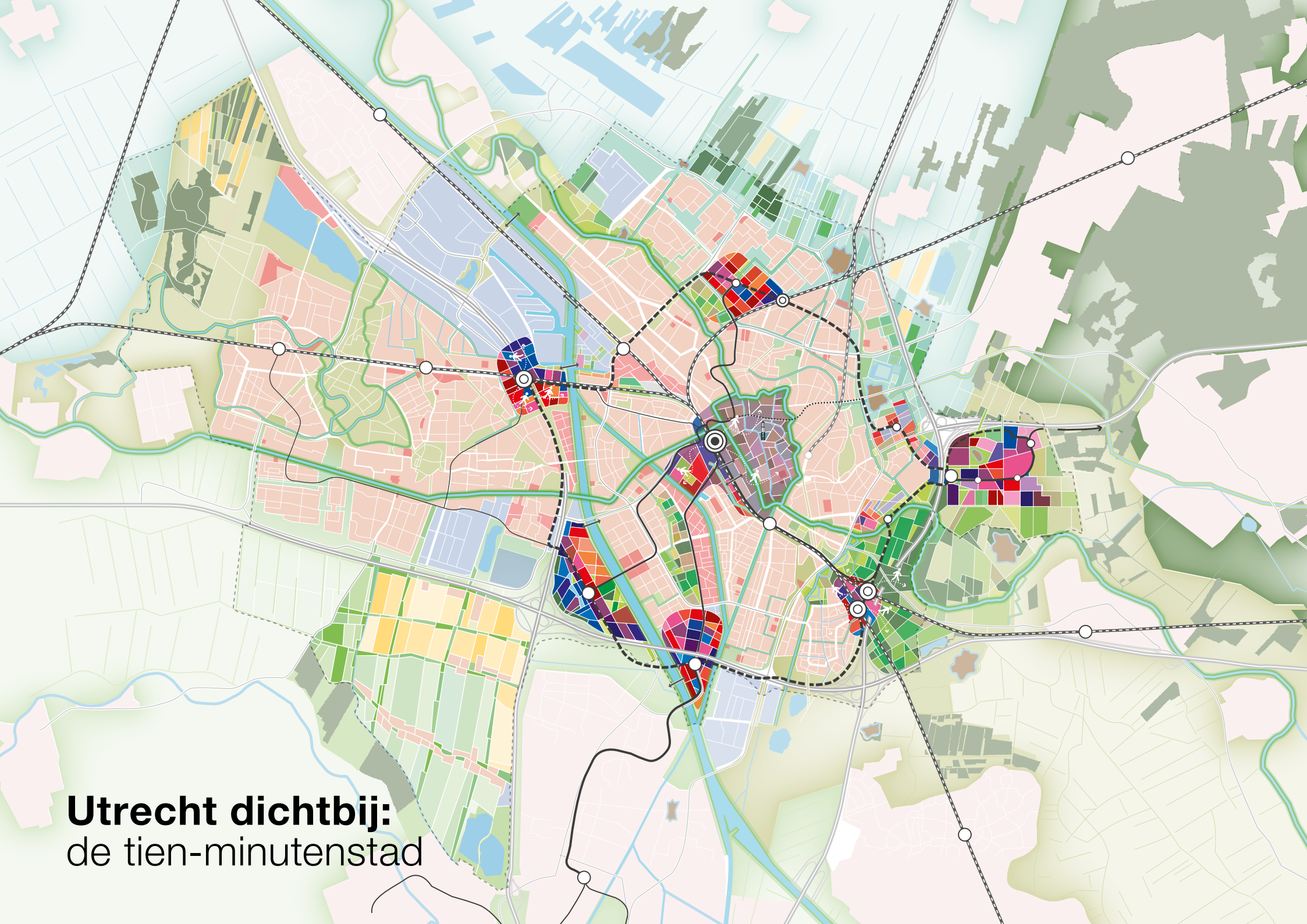
- Afschriften van brieven aan Provincie Utrecht, Stichtse Vecht, IJsselstein, Nieuwegein, Zeist, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waternet, STUW, Eneco en de DNU

Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040


Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad



Inhoud

6 Voorwoord

9 Samenvatting

Inleiding
16 De ruimtelijke opgave voor Utrecht

1
25 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040**

28 1.1 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad**
32 1.2 **Zes stadsprofielen**

2
44 **Uitgangspunten voor de groei van de stad**

48 **Intermezzo**
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

3
54 **De kwaliteiten van Utrecht**

4
61 **De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie**

61 4.1 **Samenleving**
61 4.1.1 Prominente rol voor steden bij duurzaamheidsvraagstukken
62 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad
63 4.1.3 Gezondheid
63 4.2 **Gebruik**
63 4.2.1 Wonen
64 4.2.2 Voorzieningen
64 4.2.3 Werken en werkgelegenheid
65 4.2.4 Mobiliteit
66 4.2.5 Sporten en bewegen
66 4.2.6 Verduurzamen energie
67 4.2.7 Digitalisering
67 4.3 **Natuurlijk kapitaal**
67 4.3.1 Klimaatverandering
68 4.3.2 Biodiversiteit

5

70 **De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar**

71 5.1 **Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040**
71 5.1.1 De Utrechtse barcode
74 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels
78 5.2 **De grote opgaven voor Utrecht**
78 5.2.1 Groen en klimaatbestendig
87 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving
101 5.2.3 Werk en werklocaties
106 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen
112 5.2.5 Mobiliteit
119 5.2.6 Energie
123 5.2.7 Duurzame leefomgeving
124 5.2.8 Hoogbouw
127 5.2.9 Veiligheid
127 5.2.10 Ondergrond
129 5.2.11 Digitalisering van de stad
130 5.2.12 Circulariteit
130 5.2.13 Resumé – de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040
131 5.3 **De intelligente barcode**

6

137 **Gebieden**

140 6.1 **Centrum**
144 6.2 **Noord-Noordwest**
148 6.3 **Overvecht**
152 6.4 **Oost**
157 6.5 **A12 zone**
162 6.6 **Rijnenburg**
163 6.7 **Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern**
166 6.8 **Totaaloverzicht**

7

171 **Uitvoeringsstrategie**

171 7.1 **Inleiding**
173 7.2 **Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?**
190 7.3 **Samen werken aan de stad**
190 7.3.1 Samenwerken en netwerken
191 7.3.2 Toepassen van de omgevingswet
192 7.3.3 Situationeel grondbeleid
193 7.4 **Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard**

8

195 **Investeringsstrategie**

195 8.1 **Inleiding**
196 8.2 **Investeringsprincipes**
197 8.3 **Investeringsopgave**
199 8.4 **Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium**
199 8.4.1 Groeikader
200 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR)
200 8.4.3 Rioolheffing
200 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
201 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen:
202 8.5 **Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden**
202 8.5.1 Lopende fondsaanvragen
203 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen
203 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
204 8.5.4 Europese en andere subsidies: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat
204 8.5.5 Verhuurdersheffing

205 Nawoord
208 **Bijlage 1** Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed
213 **Bijlage 2** Afkortingen
214 Eindnoten

Voorwoord
Klaas Verschuure



Op 4 september 2018 werd Sebastiaan geboren. Niet zo maar een Utrechts jochie. Hij is de 350 duizendste inwoner van onze stad. Als hij in 2040 een jongeman van 22 is, telt Utrecht al 450.000 inwoners. De stad groeit hard en niet alleen omdat er baby's worden geboren.

Utrecht heeft een enorme aantrekkingskracht: bedrijven komen zich hier graag vestigen, dagjesmensen, bezoekers en toeristen uit binnen- en buitenland vinden de Domstad een gezellige stad om te verblijven. En mensen willen hier heel graag wonen.

Mijn eigen geschiedenis symboliseert misschien wel die trek naar de stad. Ik kwam als jochie naar Utrecht toen mijn vader bij de NS ging werken en zich hier met zijn gezin vestigde. Ik weet niet beter dan dat Utrecht mijn stad is, een stad die altijd in beweging is.

Als ik tegenwoordig van mijn huis in Hoograven naar de binnenstad fiets, flitsen beelden uit het verleden voorbij. Vlakbij het Smaragdplein, op de plek van mijn voormalige P.F. van Overbeeke Middenschool, staan nu mooie huizen. Ik kom langs Rotsoord, een terrein waar je vroeger alleen stiekem kon komen via een gat in het hek. Tegenwoordig is het een gebied met een open karakter, een creatieve hotspot waar mensen wonen, werken en uitgaan. Het station Vaartsche Rijn ligt er nu bij alsof het nooit anders is geweest, maar hier lag ooit de Jeremiebrug, waar ik vroeger menig visje uit het water hengelde. Vissen doe ik al lang niet meer, en die brug heeft een mooie nieuwe plek gevonden in het Maximapark. Over veranderingen en groei gesproken: Leidsche Rijn is in de afgelopen 20 jaar uitgegroeid tot het formaat van een stad als Leeuwarden en we bouwen hier nog steeds door.

Zo kan ik nog wel even doorgaan: het Louis Hartlooper Complex herinner ik mij nog als het oude politiebureau, Tivoli op de Oudegracht zal ik altijd blijven associëren met vette concerten van onder meer De Dijk, maar het nieuwe TivoliVredenburg is een fantastische opvolger. In het bijzonder noem ik het stadhuis: ik werkte er ooit in de kelders, in discotheek Fellini. Daarna zette ik op diezelfde plek, maar dan bovengronds, mijn eerste stappen in de politiek. Straten en buurten waar je vroeger niet durfde te komen, zijn nu prachtig opgeknapt. En last but not least… Utrecht heeft aangetoond: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dan heb ik het natuurlijk over het water van de stadsbuitengracht, dat asfalt werd en later weer water waarmee de 'kortste snelweg van Nederland' een voetnoot in de geschiedenis werd. Wat gelukkig niet is veranderd, is de Domtoren die alle ontwikkelingen blijft overzien.

De groei en veranderingen van onze stad zijn van alle tijden, al eeuwenlang. Met onze huidige kennis, technieken en ervaringen willen wij die groei in goede banen leiden. Zo kiezen we in Utrecht voor een gezonde groei van de stad, met een gezond stedelijk leven voor iedereen. Dat doen we samen met de regio, de provincie Utrecht, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad. Dat geldt voor verschillende vlakken. Als het gaat om werken en onze economie, kiezen we voor een gezond vestigingsklimaat, voor werkgelegenheid, voor startende en creatieve ondernemers. Als het gaat om wonen en ruimtelijke ontwikkeling, dan kiezen we voor binnenstedelijke ontwikkeling zoals in de Merwedekanaalzone, rond het stationsgebied, het Wisselspoorkwartier en de Cartesiusdriehoek. En niet te vergeten Leidsche Rijn, waar we nog steeds volop bouwen. De komende jaren komen daar nog woningen bij voor 20.000 bewoners.

Deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vormt in eerste instantie een belangrijk document waarmee we het gesprek aangaan met de stad om te bouwen aan onze gezamenlijke toekomst. Daarnaast is de Ruimtelijke Strategie Utrecht één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt.

De RSU 2040 is geen glazen bol, maar een document waarin we lijnen naar de horizon tekenen. We gaan hier uitvoerig in op de manier waarop wij de groei van onze stad in goede banen willen leiden, hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen en hoe wij gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is. We staan ook stil bij de vraag hoe we de leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen, hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad, hoe we zorgen dat (maatschappelijke) voorzieningen op peil blijven voor onder andere sport, recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur.

Als Sebastiaan in 2040 zijn 22e verjaardag viert, hoop ik dat hij nog steeds in Utrecht woont en net zulke mooie Utrecht-herinneringen kan maken, als al die Utrechters die dat vóór hem deden.

Wij leggen voor hem en zijn generatiegenoten een bescheiden maar stevige basis neer, in Utrecht waar ruimte is voor iedereen.

Klaas Verschuure,
wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling

Let op; de RSU 2040 is een strategische visie, geen concreet ontwerp

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor de stad als geheel en voor deelgebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen met streefwaarden en een inzet die kwantitatief indicatief is uitgewerkt. In de komende jaren worden deze hoofdlijnen en indicatieve programma's gedetailleerd uitgewerkt in plannen en ontwerpen, op onderdelen op basis van nader onderzoek.

Dat betekent dat de RSU de beoogde richting voor de ontwikkeling van de stad beschrijft en soms in cijfers de orde van grootte aangeeft; de genoemde kaders en cijfers moeten dus altijd gelezen worden vanuit de gedachte dat bij de uitwerking sprake kan zijn van marges naar boven of naar beneden. Hier kunnen geen rechten of verplichtingen aan worden ontleend.

Op dezelfde manier bieden de kaarten in deze RSU 2040 een indicatief beeld van de beoogde ontwikkeling. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is. Ze geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Voor het goed verstaan van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda's en teksten telkens in samenhang te lezen. Bij de uitwerking van de deelgebieden worden afwijkingen van de kwantificering van de RSU 2040 gewogen op de stedelijke doorwerking, in het bijzonder door een toets aan de integrale barcode (zie hoofdstuk 5). De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.

Samenvatting

Utrecht is relatief gezien de snelst groeiende stad van Nederland. De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Bovendien veranderen steden onder invloed van diverse internationale en nationale trends en ontwikkelingen. De samenleving verandert, de manier waarop mensen aankijken tegen wonen, werken en ontspannen verandert en ook de manier waarop mensen om willen gaan met de natuur verandert. Het heeft allemaal effect op de ruimtelijke inrichting en de ontwikkeling van steden.

Belangrijke (inter)nationale trends en ontwikkelingen staan beschreven in hoofdstuk 4

Utrecht is in haar rijke historie altijd gegroeid en veranderd. De gemeente ziet dit dan ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Waar in dit document gesproken wordt over verstedelijking, wordt dus nadrukkelijk niet alleen woningbouw bedoeld, maar ook de bijkomende groei van stedelijke functies, zoals groen, werklocaties en verkeer.

Status en doorwerking van de RSU

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 januari 2022 in werking treedt (en die op grond van het overgangsrecht nu al geldt als Omgevingsvisie). Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 januari 2022 in het Omgevingsplan Utrecht zullen worden vastgelegd (zie ook paragraaf 7.3.2). Kortom: de RSU 2040 helpt om de groei in goede banen te leiden, om kwaliteit aan de stad toe te voegen en om sturing te geven aan het tempo, de locaties en de condities voor de groei.

Om op een gezonde manier te kunnen groeien, heeft de gemeenteraad in juni 2020 een elftal uitgangspunten geformuleerd die centraal staan bij de verdere ontwikkeling van de stad. In deze uitgangspunten is een belangrijk vertrekpunt dat Utrecht een stad van iedereen moet blijven. Een inclusieve stad, waarin alle inwoners mee kunnen doen en waarin de openbare ruimte, de woningen, de stedelijke functies en de voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn en uitnodigen tot verbinding tussen inwoners. Een ander belangrijk vertrekpunt is dat de stad groener moet worden. Het groen, het landschap en het water in en rondom de stad zijn belangrijk voor mensen, voor klimaatadaptatie en voor de biodiversiteit.
Utrechters zijn trots op hun historie en cultureel erfgoed. De gemeente wil dat beschermen en meer herkenbaar en zichtbaar maken. Ook de veelkleurigheid van Utrecht koestert de gemeente; wijken en bewoners mogen (blijven) verschillen en hun eigen identiteit hebben. Zolang maar sprake blijft van gelijke kansen voor iedereen en segregatie en sociale en ruimtelijke barrières worden voorkomen.

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van de gemeenteraad terug te vinden

Naast de uitgangspunten voor een gezonde ontwikkeling van de stad, kijkt de gemeente ook naar de huidige specifieke kwaliteiten van Utrecht. Bij de verdere verstedelijking wil de gemeente deze kwaliteiten natuurlijk behouden en waar mogelijk versterken. Het cultureel erfgoed is al genoemd. Het gaat daarnaast ook om de compactheid van de stad met een rijke schakering aan landschappen rondom de stad. Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten.
De regio Utrecht is snel en zeer goed bereikbaar en vormt daardoor het economische middelpunt van een veel groter stedelijk netwerk. De regio scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking.
Tenslotte is de menselijke maat van Utrecht een specifieke kwaliteit. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad - ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert - prettig aanvoelt. Inwoners waarderen de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden.

De specifieke kwaliteiten van het huidige Utrecht staan beschreven in hoofdstuk 3

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de tien-minuten stad!
Overal in Utrecht wil de gemeente dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en groen dichtbij bij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.
Om dat te bereiken kiest de gemeente er voor twee hoofdstructuren voorop te stellen, namelijk de

De visie ‘Utrecht dichtbij’ is uitgewerkt in hoofdstuk 1

groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking. De groenstructuur en de mobiliteitsstructuur zijn leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad en voor de bestaande stad. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt; er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd. Ook maakt de gemeente de keuze om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd (hoogstedelijk, hoge dichtheden). Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

Zo krijgt Utrecht verschillende verschijningsvormen. Hoogstedelijke centra met hoge dichtheden woningen en werklocaties, naast bestaande wijken die ook groeien maar minder ingrijpend. En waarbij de veelkleurigheid en diversiteit behouden blijft, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan verschillende stadsprofielen; de kenmerken van deze profielen zullen in 2040 overal in Utrecht herkenbaar zijn:

- *De groene stad*; een stad die innig verbonden is met het rijke landschap eromheen. En die groen kleurt op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. Het vergroenen van de stad op alle schaalniveaus betekent onder andere dat in honderden straten in de bestaande stad opgeteld 200 hectare groen wordt toegevoegd. Ook dichtbij huis wordt gezond stedelijk leven voor iedereen dus versterkt. Daarnaast wordt 250 hectare groen toegevoegd in de vorm van parken, routes en scheggen en nog 250 hectare landschap om de stad.
- *De verbonden stad*; een stad waarin sprake is van goede sociale, mentale en fysieke verbindingen. Waarin de openbare ruimte niet alleen wordt benut om te verplaatsen, maar ook uitnodigt tot verblijven. En waarin het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer uitstekend is en geen nieuwe barrières opwerpt.
  Een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe stedelijke knooppunten is dat ze uitstekend bereikbaar zijn. Daarom wil Utrecht een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk, dat deze knooppunten aan elkaar verbindt. Dat wordt het wiel met spaken genoemd: een OV-ring waarmee iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel kan reizen. En waarmee reizen via Utrecht Centraal niet meer altijd nodig is.
- *De compacte stad*; een stad met meerdere kernen, die compact blijft door de ruimte multifunctioneel te benutten en door te zorgen dat wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid

De stadsprofielen zijn uitgewerkt aan het eind van hoofdstuk 1

liggen. Een stad, die de groei opvangt rondom meerdere centra, aan elkaar verbonden via de OV-ring.
Utrecht ontwikkelt zich door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. De gemeenteraad heeft hierbij een specifieke volgorde vastgesteld voor het bouwen van nieuwe woningen: eerst rondom binnenstedelijke knooppunten, daarna (en deels gelijktijdig) bij knooppunten aan de rand van de stad en in de bestaande stad (waarbij openbare ruimte en groen ontzien worden) en tenslotte buiten de huidige stad.

- *De inclusieve stad*; een stad waarin economische waarde, groei en efficiëntie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. Waarin zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding.
- *De toekomstbestendige stad*; een stad waarin de ruimtelijke structuur robuust is en daarmee kan anticiperen op klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data.
  De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels houdt in het verleden en haar omgeving en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst.
- *De vertraagde stad*; naast dynamische plekken met reuring, zijn ook voldoende plekken nodig waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht wil de stad samen met inwoners organisch en geleidelijk ontwikkelen.

Het daadwerkelijk realiseren van de visie ‘Utrecht dichtbij’ stelt de gemeente voor omvangrijke opgaven op het gebied van groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie. Maar ook rond duurzame leefomgeving, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit. Voor al deze thema’s zijn in deze RSU 2040 de belangrijkste ambities richting 2040 uitgewerkt. Deze ambities en de condities op basis waarvan ze te realiseren zijn, vormen een richtinggevend kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht in de komende 20 jaar. Bij keuzes richting de toekomst gelden deze principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer

De thematische opgaven en ambities zijn uitgewerkt in paragraaf 5.2

- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

De RSU 2040 beschrijft hoe de ambities en principes hun uitwerking hebben op de verschillende gebieden in Utrecht. De kwantitatieve ruimtevraag is in beeld gebracht met behulp van de 'Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen' en waar de ruimteclaim kan landen in de stad is verkend op basis van 'pixelstudies'. Voor het verder ontwikkelen van gebieden, wijken en buurten zijn vier hoofdrichtingen denkbaar: het gebied koesteren, het gebied inbreiden, het gebied transformeren of uitleggen buiten het gebied.

De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Voor deze knopen is in beeld gebracht welke programma's tenminste gerealiseerd kunnen en moeten worden om de uitgangspunten, die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld, waar te maken. Als vervolg op deze RSU 2040 worden de knooppunten nader uitgewerkt; daarin zal blijken wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Bij de besluitvorming over de uitwerkingsplannen geldt wel altijd als randvoorwaarde dat recht wordt gedaan aan de integrale barcode als maat voor evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling die gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maakt. Deze toets vindt primair plaats per gebied (met het oog op het principe 'Utrecht dichtbij'), maar kan ook op een hoger schaalniveau worden toegepast, waarbij ontoereikende barcode-functies in andere gebieden gecompenseerd kunnen worden.

Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking.

In andere gebieden dan de nieuwe knooppunten vinden ook veranderingen plaats, maar die zullen minder ingrijpend zijn.

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op

De methodiek (barcode en pixelstudies) wordt uitgelegd in paragraaf 5.1

De uitwerking van de Utrechtse gebieden op basis van de RSU 2040 is te vinden in hoofdstuk 6

termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Utrecht ontwikkelt zich de komende twintig jaar langs de lijnen die in deze RSU 2040 zijn uitgewerkt. Daar hoort een uitvoeringsstrategie bij, waarin duidelijk wordt welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 verder ontwikkelt. Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd.
In deze RSU 2040 zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur, die begint met de Merwedelijn en de Papendorplijn.
In de uitvoeringsstrategie is ook beschreven hoe de gemeente wil samenwerken met partners in de stad en hoe de gemeente de ontwikkelingen wil sturen en monitoren. De gemeente Utrecht heeft een samenwerkingsverband met de regio, de provincie Utrecht en het Rijk (U Ned) voor overleg over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de regio Utrecht vastgesteld met de naam 'Utrecht Nabij'. Als vervolg daarop zullen in dit samenwerkingsverband drie gebiedsonderzoeken worden uitgevoerd (A12-zone, Lunetten/Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de andere nieuwe knooppunten in Utrecht (Overvecht en Rijnenburg) doet de gemeente Utrecht dit zelf. In deze gebiedsonderzoeken gaat de gemeente op zoek naar de optimale programmering om de knooppunten tot bloei te laten komen.
Samen met aangrenzende gemeenten en de provincie Utrecht worden daarnaast landschapsvisies uitgewerkt per stadsrand/scheg om integrale (ontwerp-)oplossingen te vinden voor het mogelijk samengaan van groen om de stad, (veld-)sport, stadslandbouw en grootschalige energieopwekking. Het realiseren van een hoogwaardige stadsrand en het voldoen aan de stedelijke barcode moeten hierin samenkomen.

De uitvoeringsstrategie is uitgewerkt in hoofdstuk 7

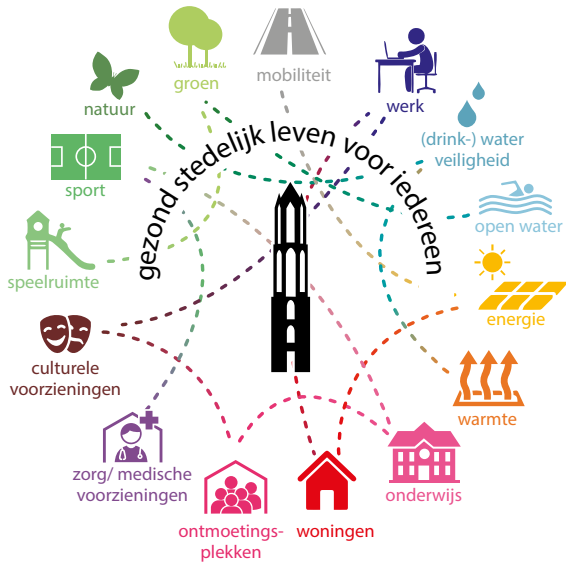
Het realiseren van de opgaven en ambities in deze RSU 2040 brengt een investering met zich mee van circa 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie ontwikkeld. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

De Investeringsstrategie is te vinden in hoofdstuk 8



Inleiding
De ruimtelijke opgave voor Utrecht

In het hart van Nederland ligt één van de aantrekkelijkste steden van Nederland om te wonen, werken en verblijven. De ontwikkeling van Utrecht kent zijn weerga niet in ons land. De relatief snelst groeiende stad van Nederland gaat in de periode van 2020 tot 2040 van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. En daarmee groeit ook de vraag naar woningen, groen, voorzieningen, banen, mobiliteit en (duurzame) energie. Utrecht omarmt die groei en wil deze benutten om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken.



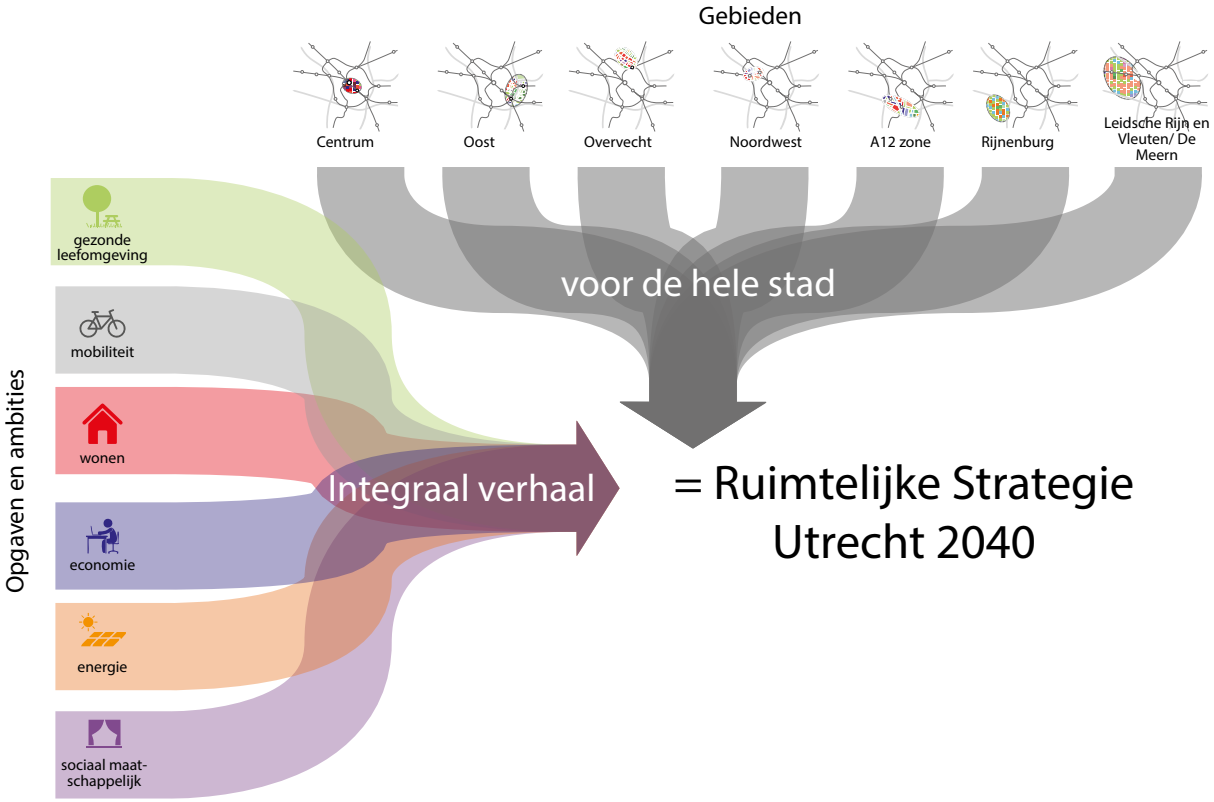
Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

De Utrechtse opgave

De ontwikkeling van de stad brengt een enorme opgave met zich mee! De stad telt momenteel circa 157.000 woningen. Met de toename van het aantal inwoners, ontstaat een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen met een navenante groei aan maatschappelijke voorzieningen en groen in de stad voor ontspanning en klimaatadaptatie. Ook zullen er ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen nodig zijn. Ook wil Utrecht uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn en dus zijn investeringen nodig om de energietransitie te realiseren. En last but not least staat Utrecht voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk en dat zal forse investeringen vragen in de mobiliteitsinfrastructuur.

Een nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

De RSU 2040 is – als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht - de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Als één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht geeft de RSU 2040 een kaderstellende toekomstvisie op alle beleidsterreinen van de fysieke leefomgeving. Het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU 2040 is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. In deze nieuwe RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.
Ook bevat de RSU 2040 een investeringsstrategie (met instrumentarium), op basis waarvan de gemeente de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040, samen met bijdragen van publieke en private partners, kan realiseren.
Deze RSU 2040 bouwt voort op de vorige RSU uit 2016, die hiermee wordt herijkt (verlenging, verdieping en verbreding); Het verschil tussen de vorige en de nieuwe RSU is uitgebreider uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten van de gemeenteraad (juni 2020).



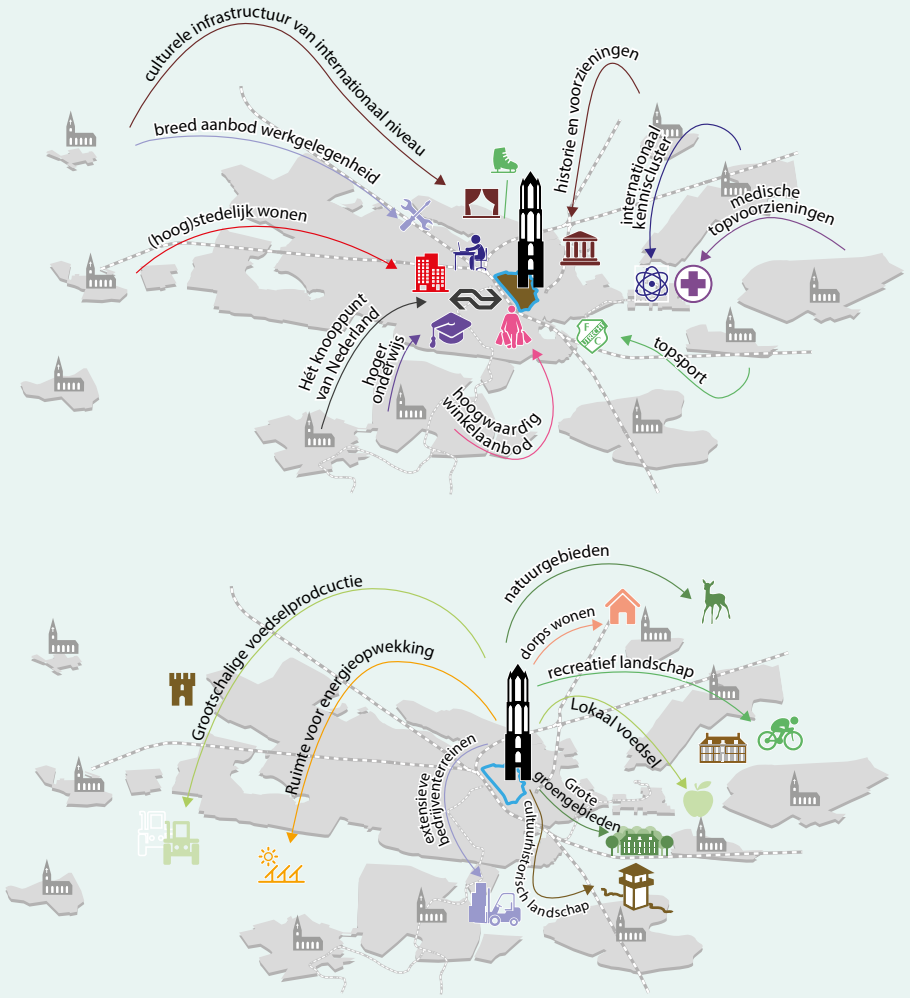
De RSU 2040 is de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.

Utrecht dichtbij de rest van Nederland

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht (MRU), een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie.[1,2] De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.[3] De economie staat wat betreft competitiviteit in de top-drie van Europa.[4] De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Naar verwachting zal deze groei tot 2040 onverminderd doorzetten.[5]

Utrecht ligt midden in het Stedelijk Netwerk Nederland, zoals dit in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt genoemd. In internationale context heet dit de 'Holland Metropole'. Dit is het netwerk van groeiende steden met een goede bereikbaarheid in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij.

De ontwikkeling van Utrecht is daarom bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland. Tegelijk kan de ontwikkeling van de stad niet los gezien worden van de ontwikkelingen om ons heen: ook Utrecht profiteert van de internationale sterke handelspositie met de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol, ook Utrecht vaart wel bij kwalitatief sterke landschappen zoals het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug en ook Utrecht heeft belang bij de kennisontwikkelingen in Eindhoven, Enschede en Groningen.



Eén Daily Urban System van de Regio Utrecht

Utrecht Nabij

Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040, met doorkijk naar 2050

U Ned

LEGENDA
(Aanduidingen op de kaart zijn indicatief)

Principe 1 - Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten

- Stedelijk kerngebied
- Regionaal ov-knooppunt
- Vitale kern
- Verkenning integrale ontwikkeling

Principe 2 – Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk

- Utrechtse Heuvelrug
- Veenweidegebied, droogmakerij, etc.
- Rivierengebied
- Waterliniezone
- Groene Parel
- Blauw/groene landschapsverbinding (Landschappelijke scheg)
- Groene Poort
- Zoeklocatie energielandschap

Principe 3 - Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden

- De Grote U

Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten

- Internationaal knooppunt
- Metropoolpoort
- Regiopoort

Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters

- Dienstverlening
- Onderzoek en innovatie
- Maakindustrie
- Distributie
- Wonen

Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit

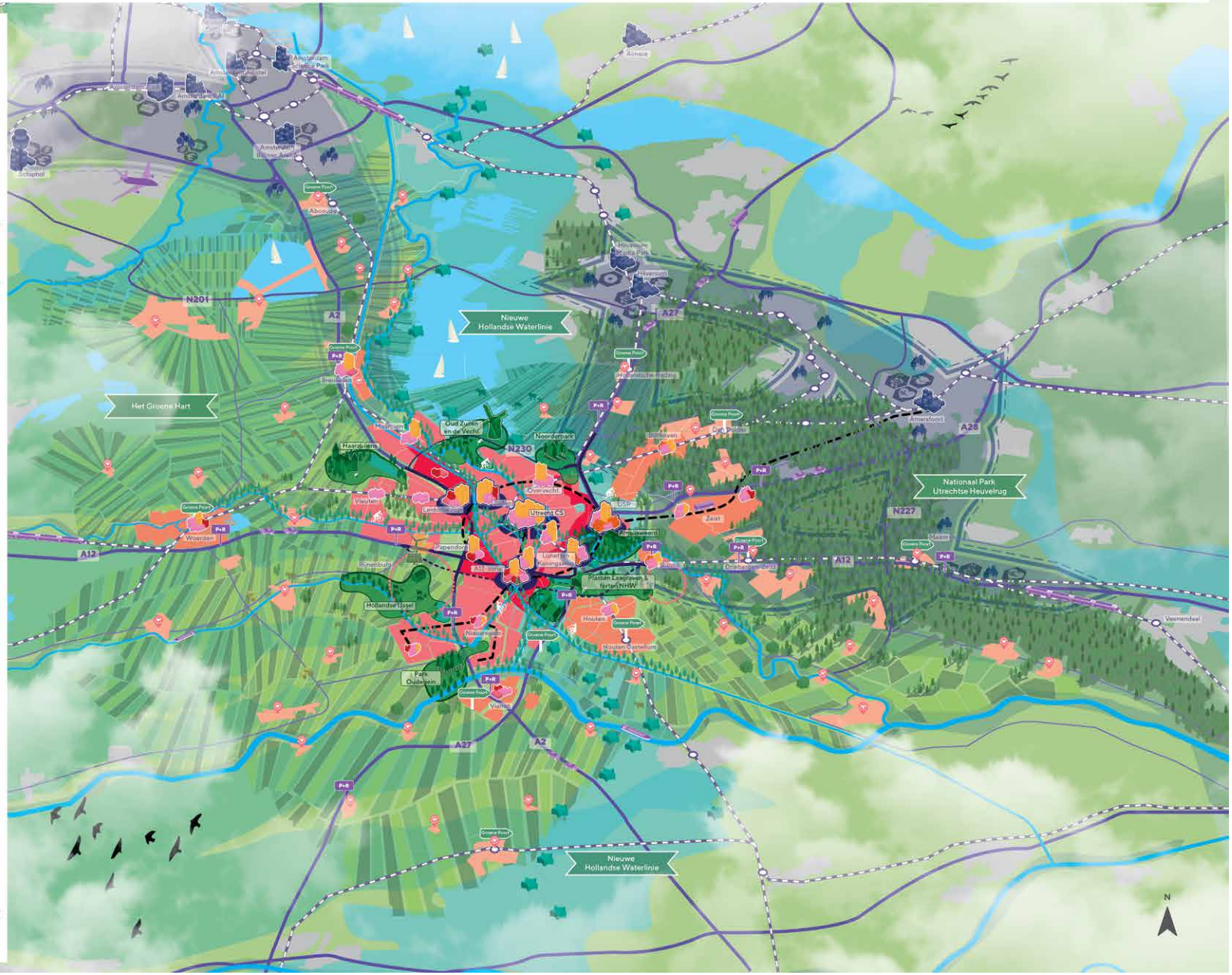
- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietssnelweg

Principe 7 - Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles

- Borgen doorstroming HWN-ring Utrecht
- Regionale ontsluitingsweg A12-zone
- Bovenregionale corridor Amsterdam
- Bovenregionale corridor Heuvelrug
- Bovenregionale samenhang

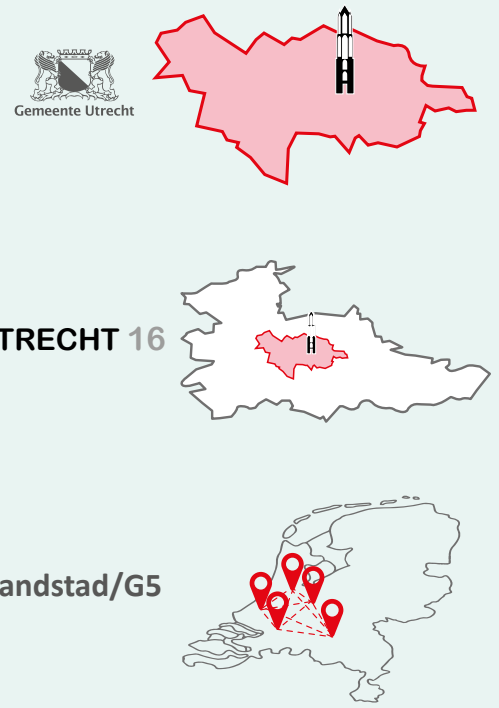
Context

- Snelweg
- Spoor
- Regionale weg
- Stedelijk gebied buiten de MRU
- Water



Dezelfde wisselwerking is te zien op de woningmarkt. Kijk naar de verhuisstromen die niet alleen een patroon binnen een stad of regio laten zien, maar in heel Nederland. Als een goed verbonden stad, voelt ook Utrecht het als de woningmarkten van Amsterdam, Rotterdam, Amersfoort of Den Bosch vastlopen. Zo heeft de rest van Nederland er ook baat bij als de woningmarkt in Utrecht soepel loopt met voldoende aanbod tegen de juiste prijs.

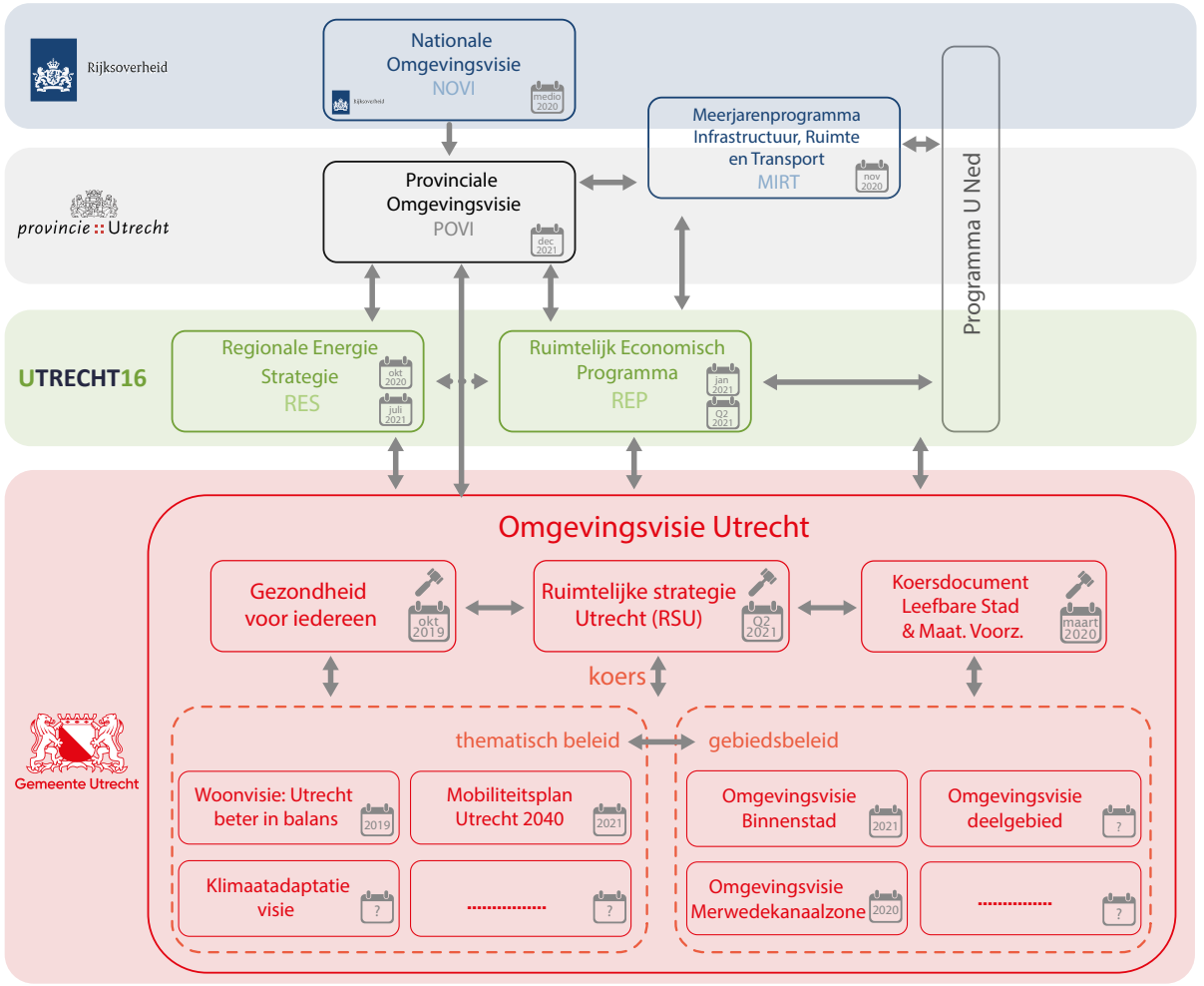
'Gezond (stedelijk) leven voor iedereen' is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio.[6] Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' [7] waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht.



Utrecht in de regio en de Randstad

De RSU 2040 is – samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht – ook de Utrechtse inzet in strategische trajecten op regionaal, provinciaal en nationaal niveau. Zo heeft Utrecht meegedacht bij de totstandkoming van de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie (NOVI en POVI) en overlegt Utrecht in U Ned-verband met het Rijk, provincie Utrecht en regio U16 over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) vastgesteld: Utrecht Nabij.

Met de regiogemeenten werkt Utrecht aan een verstedelijkingsperspectief. Dit Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) – tot voor kort bekend als Regionaal Economisch Perspectief (REP) - voldoet aan de behoeften van stad en regio op het gebied van wonen, economie, mobiliteit, landschap en groen en energie. Daarnaast werkt Utrecht met de regio aan een Regionale Energie Strategie (RES) met reserveringen voor grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking door zon en wind en is in breed regionaal verband (provincie Utrecht, gemeenten Amersfoort en Hilversum en de regio's Amersfoort, Gooi en Vechtstreek en U10/U16) een Regionale Economische Agenda (REA) vastgesteld, op basis waarvan gezamenlijk wordt gewerkt aan economische ambitie.

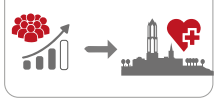


Ruimtelijke Strategie 2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid

Leeswijzer

Inleiding

aanleiding



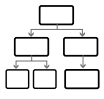
wat is de RSU 2040?



intermezzo
Utrecht dichtbij de rest van Nederland



leeswijzer



Hoofdstuk 1

visie op de stad



Utrecht Dichtbij
de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

stadsprofielen

groene stad



verbonden stad



compacte stad



inclusieve stad



toekomst bestendige stad



Hoofdstuk 2, 3 en 4

kaders

uitgangspunten voor de groei van de stad



intermezzo
historische stedelijke ontwikkeling van Utrecht



kwaliteiten van Utrecht



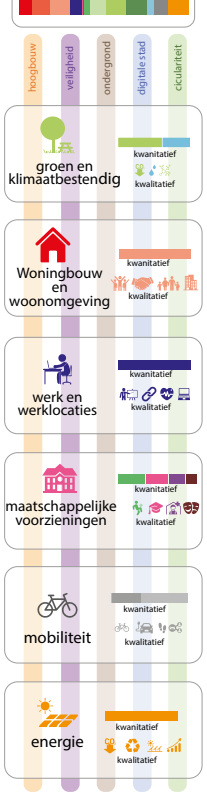
de stad verandert



Hoofdstuk 5

opgaven en ambities

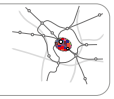
methodiek: de Utrechtse Barcode



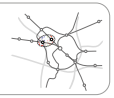
Hoofdstuk 6

gebieden

Centrum



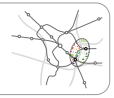
Noordwest



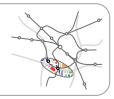
Overvecht



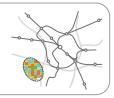
Oost



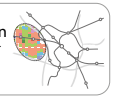
A12 zone



Rijnenburg



Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



Hoofdstuk 7 en 8

uitvoering

uitvoerings strategie

investerings strategie

Dit document is als volgt opgebouwd. Het verhaal begint met de visie op Utrecht in 2040 (**hoofdstuk 1**). Wat voor stad wil Utrecht over twintig jaar zijn en hoe kan de stad omgaan met de verwachte groei? De gemeenteraad heeft daar in 2020 al belangrijke richting aan gegeven met het vaststellen van een Nota van Uitgangspunten[8]. In **hoofdstuk 2** staan deze uitgangspunten genoemd en wordt aangegeven wat 'gezond stedelijk leven voor iedereen' betekent voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast de ontwikkelrichting die de gemeenteraad heeft meegegeven, vormen ook de specifieke ruimtelijke kwaliteiten van de stad een belangrijke basis voor de verdere verstedelijking. Het gaat dan om de rijke historie en het erfgoed, om de compactheid te midden van diverse landschappen, om het feit dat de stad het centrale knooppunt vormt in een nationaal netwerk, om het hoogontwikkelde kenniscluster in de stad en om de menselijke maat die Utrecht ondanks haar omvang altijd heeft weten te behouden.
In **hoofdstuk 3** worden deze kwaliteiten van de stad beschreven.

Naast de uitgangspunten en bestaande kwaliteiten van de stad, wordt de verstedelijking beïnvloed door diverse regionale, nationale en internationale ontwikkelingen. **Hoofdstuk 4** beschrijft belangrijke trends en ontwikkelingen waarmee de gemeente rekening houdt bij de ruimtelijke ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 beschrijft hoe de opgave voor Utrecht richting 2040 eruit ziet en welke ambities in de komende jaren centraal staan rond de thema's wonen, werken, groen, mobiliteit, maatschappelijke voorzieningen, energie, veiligheid, ondergrond, digitalisering van de stad en circulariteit. Dat wordt in **hoofdstuk 6** vertaald naar de diverse gebieden in de stad.

In **hoofdstuk 7** en **8** staan tenslotte de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie centraal. De uitvoeringsstrategie geeft een indicatie van de fasering bij de uitvoering van de RSU 2040, gaat in op de status van de RSU 2040 en hoe de gemeente Utrecht de RSU 2040 samen met haar partners wil gaan realiseren. Bij de investeringsstrategie gaat het om de vraag hoe de gemeente het realiseren van de RSU 2040 financieel haalbaar wil maken. Het beschrijft de omvang van het investeringsvolume en welke dekkingsbronnen daarvoor ingezet kunnen worden.



1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

De aantrekkingskracht van Utrecht om te wonen, te werken en te verblijven is enorm. De stad ligt centraal, is compact en kent een enorme rijkdom aan erfgoed, voorzieningen, cultuur en groen. Al deze kwaliteiten bij elkaar hebben er voor gezorgd dat Utrecht al eeuwen groeit en blijft groeien. Met de toename van ruim 100.000 inwoners tot 2040 groeit ook de vraag naar woningen, groen, water, voorzieningen (onderwijs, cultuur, sport), banen, mobiliteit, en (duurzame) energie.

De bestaande stad en haar kwaliteiten koesteren en versterken staat op één bij de ontwikkeling van de stad. Denk aan de singels, landschappen, parken, hofjes en monumenten of aan de diverse bevolkingssamenstelling en het brede onderwijsaanbod. Het maakt de stad tot de stad van vandaag. Met de RSU 2040 wil de gemeente deze kwaliteiten niet onder druk zetten, maar juist benutten en versterken als identiteitsdragers die de oude en de nieuwe stad met elkaar verbinden. De rol van de openbare en publieke ruimte wordt daarbij belangrijker dan ooit. Door de verdichtingsopgave zijn er in 2040 in Utrecht meer mensen op hetzelfde moment op dezelfde plekken. Om een gezonde woon- en werkomgeving te creëren is daarom voldoende openbare en publieke ruimte nodig voor ontmoeting, ontspanning en verplaatsing, maar ook voor de energietransitie en het veranderende klimaat.
In deze RSU 2040 worden de condities vastgelegd die de ontwikkeling van de stad mogelijk maken.

De stad ontwikkelen is meer dan alleen het stapelen van stenen en het toevoegen van wegen. Het richt zich op alles wat inwoners aantreffen



De Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

als zij over straat lopen: het park, de winkel om de hoek, het station, de fietsenmaker, de crèche, het werk en de school. Deze en veel meer onderdelen van de stad hebben ruimte nodig. Om deze ruimtevraag in beeld te brengen introduceert de gemeente de Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen; dit wordt uitgelegd in hoofdstuk 5. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Het voorkomt dat nieuwe woningen en nieuwe bewoners een schaarste teweegbrengen in de stad, omdat de druk op onder andere scholen, groen of arbeidsplaatsen te groot wordt. Daarmee blijft de stad toegankelijk en leefbaar voor iedereen.

Met de prognoses voor 2040 is de vraag naar ruimte in de stad groter dan er beschikbaar is. Dat vraagt om keuzes en focus. Het vraagt ook om slimmer omgaan met de ruimte. Menging van functies levert niet alleen ruimtewinst op, maar ook meer kwaliteit en levendigheid in en om de stad. Sport, cultuurhistorie, stadslandbouw en recreatie kunnen bijvoorbeeld prima samengaan en daardoor meer interacties krijgen. Als er minder barrières in de stad zijn, worden de reisafstanden korter. Hierdoor zullen verplaatsingen over grote afstanden minder plaatsvinden en neemt de druk op en in stad af. Dit vraagt een integrale visie en een samenhangende aanpak en afstemming om dit te bereiken. Het antwoord daarop is: Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad.

Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad

Binnen tien minuten breng je je kinderen naar het kinderdag-verblijf of de school. In de stad zijn voldoende arbeidsplekken beschikbaar, of dat nu een baan op kantoor is, in de detailhandel of in een fabriek. Mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding zijn er ook voldoende in de buurt. Het landschap begint bij de voordeur waar je via een groene laan naar een park en vervolgens het bos loopt. Ook sporten kan in de nabijheid. Utrecht heeft voldoende mogelijkheden voor sporten in de wijk en direct daarbuiten. De school, het werk, de sportclub, de dokter, het grote park, de supermarkt en vele andere voorzieningen vind je in de buurt en vaak in je eigen wijk. Ook de vele grootstedelijke voorzieningen die de stad rijk is, zijn goed bereikbaar: de Jaarbeurs, de historische binnenstad, theater, ziekenhuis, universiteit, middelbare school en culturele (publieks)voorzieningen. En voor de mensen die toch verder weg werken of plekken in het land willen bezoeken, is er binnen tien minuten de mogelijkheid om op de bus, tram of trein te stappen en naar elders in het land te reizen. Grote steden en Luchthaven Schiphol zijn vanaf Utrecht Centraal binnen drie kwartier te bereiken. Van monofunctionele woon- of werkgebieden verandert de stad in steeds meer gemengde wijken. Tegelijkertijd koestert de gemeente op bepaalde plekken de milieucontouren; op bepaalde bedrijventerreinen is een mix met wonen niet wenselijk.



De tien-minutenstad

1.1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

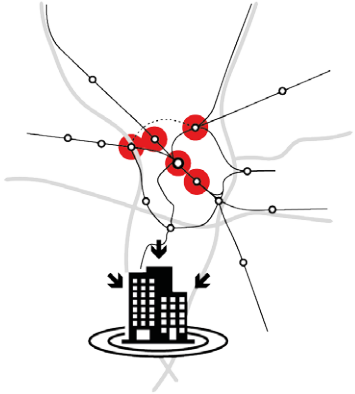
De kracht van Utrecht nu - en ook straks - is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving. Het dichtbij organiseren van de dagelijkse behoeften van de Utrechters is de ruimtelijke bijdrage aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De groei van de stad zet de gemeente in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. De gemeente zorgt voor een fijnmazig, divers, aantrekkelijk en robuust routenetwerk voor wandelaars, fietsers en reizigers per openbaar vervoer.

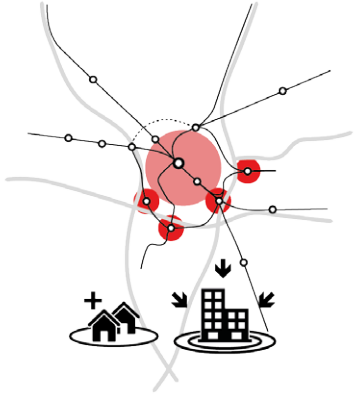
Daarom kiest de gemeente voor een prioriteitsvolgorde voor de stedelijke ontwikkeling, vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040:

1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten
2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is
3 Buiten de stad

Deze drie stappen zullen elkaar in de tijd natuurlijk overlappen. De huidige manier van bouwen – vanuit en naar het hart van de stad (binnenstad en stationsgebied) – heeft zijn grenzen. Stedelijke functies zoals maatschappelijke voorzieningen, groen en de infrastructuur voor mobiliteit, komen onevenredig onder druk te staan. De logische vervolgstap is een oriëntatie op nieuwe stedelijke knooppunten en zodra daar de grens in beeld komt op verdere ontwikkeling buiten de stad.



1 *Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten*



2 *Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is*

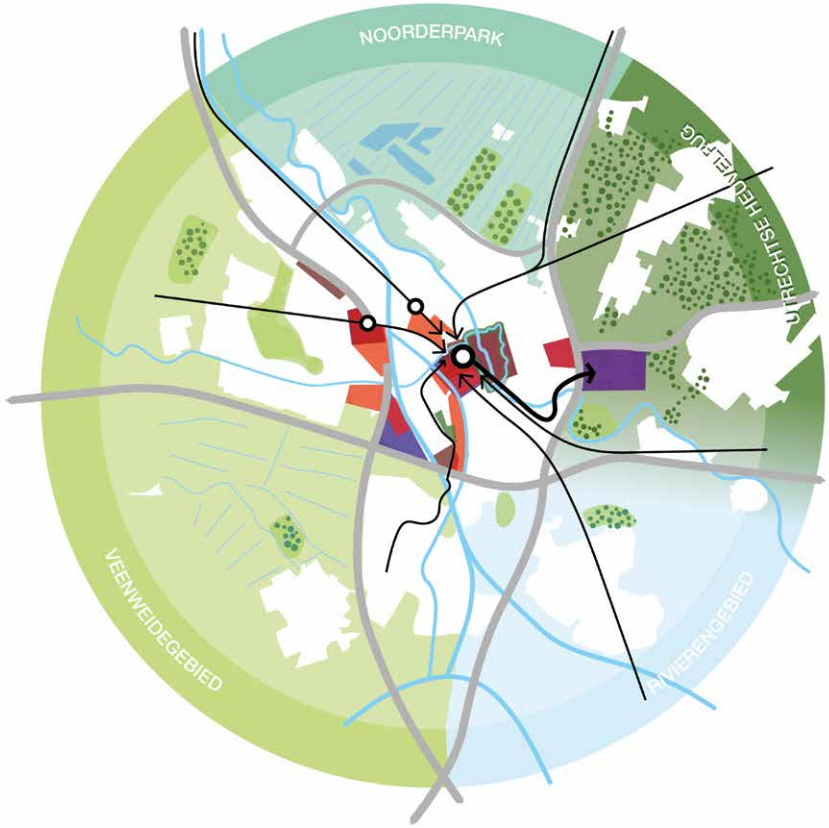


3 *Buiten de stad*

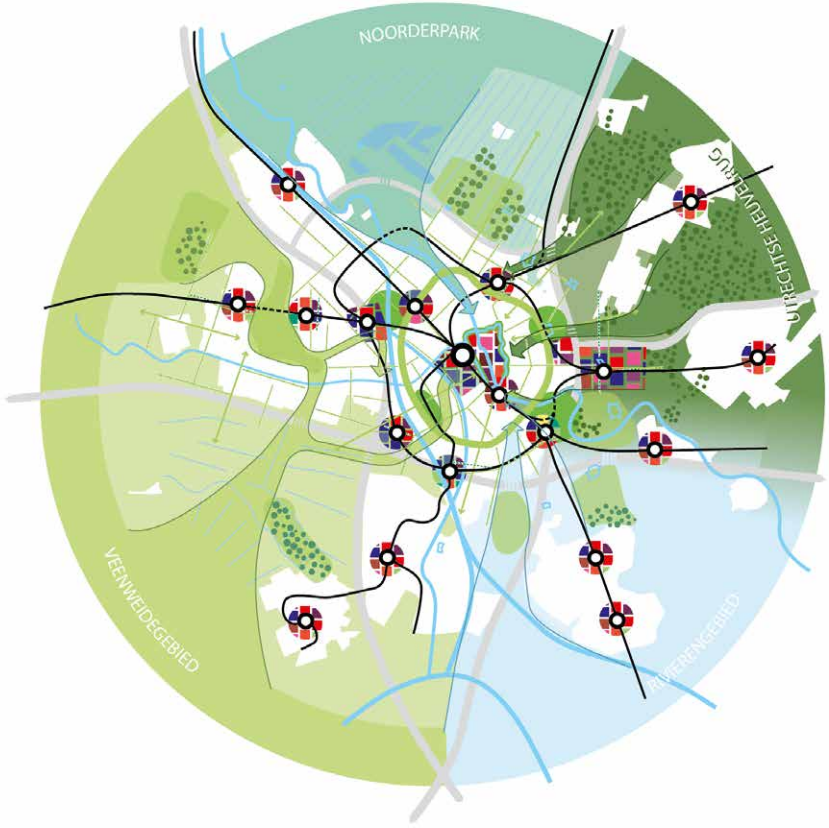
Prioriteitsvolgorde stedelijke ontwikkeling

Nieuwe stedelijke knooppunten

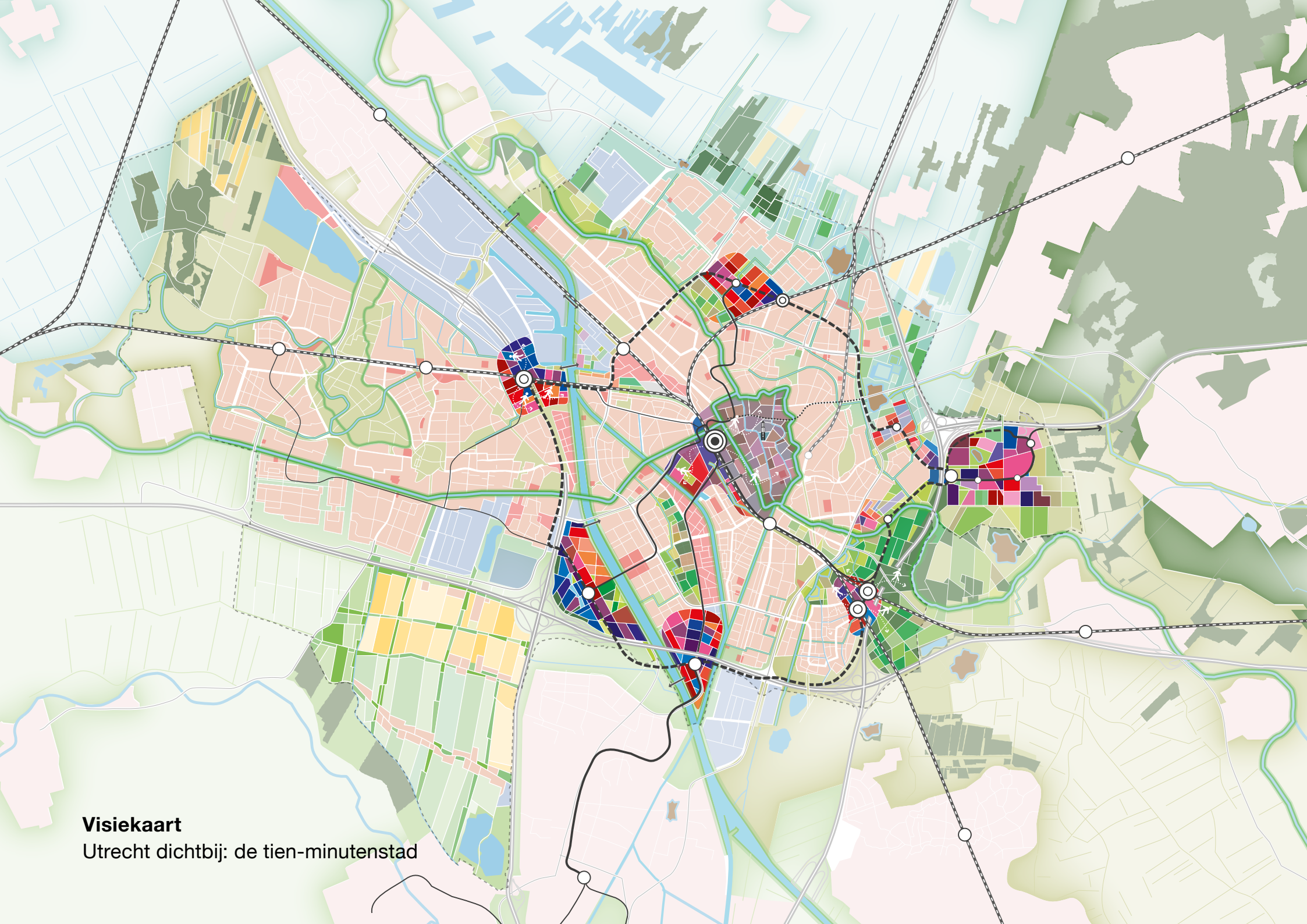
Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken in de stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en groenblauw raamwerk die als ruimtelijke structuurdragers randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de stad. De ontwikkeling van deze nieuwe knooppunten is stevig verbonden met de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven. Die zorgt ervoor dat de stad in balans groeit en dat de kwaliteiten van de bestaande stad door de groei niet onevenredig onder druk komen te staan.
Bij de verdere uitwerking wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt



Van een stad in het landschap met één centrum ....



... naar een landschap in de stad met meerdere centra.



Visiekaart
Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

De compacte stad

Bestaande stad
Versterken bestaande stad

Bestaande werkterreinen
Intensiveren en verduurzamen



Nieuwe verstedelijking tot 2030 (MPR)
Realiseren van harde planvoorraad



Nieuwe werklocatie(s) tot 2030 (MPR)



Centrum



(Nieuwe) stedelijke knooppunten
Elke afzonderlijk knooppunt heeft een eigen identiteit en programmering

De verbonden stad



Rijksweg



Hoofdweg



Spoorweg
Nationale en regionale spoorinfrastructuur



HOV-verbinding - wiel
Snelle verbinding tussen de stedelijke knooppunten, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding - spaak
Verbinding tussen een stedelijk knooppunt en Centraal station, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding – speciale spaak
HOV-verbinding binnenstad



Utrecht Centraal
Hoofdknooppunt in (inter)nationaal spoornetwerk



Voorstadstation
Treinstation met overstapfunctie tussen spaak- en wielverbindingen



HOV-halte/station
Overstaphalte/station van wiel naar spaak en vice versa



HOV-halte
Halte aan wiel of spaak



Langzaam verkeersverbinding
(Zoeklocatie) nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers



Prioriteit voor de voetganger
De voetganger is hoofdgebruiker van de publieke ruimte

De groene stad



Utrechtse Heuvelrug



Rivierengebied



Veenweidegebied

Komgronden



Fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

Bestaand stadspark



Vergroenen openbare en private ruimte
In bestaande stad en bij nieuwe ontwikkelingen meer (gebouwd en onbebouwd) groen in de openbare en private ruimte



Nieuw stadspark



Nieuw landschapspark/groene scheg



Groenblauwe structuurdragers



Groene verbinding
(Zoek)locatie(s) voor slechten van infrastructuur



Energielandschap

1.2 Zes stadsprofielen

Om meer invulling te geven aan ‘Utrecht dichtbij’ heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen ontworpen die van toepassing zijn voor het Utrecht van 2040. Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. Die variatie behoudt en versterkt Utrecht, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan deze verschillende stadsprofielen.



de groene stad



de verbonden stad



de compacte stad



de inclusieve stad



de toekomstbestendige stad

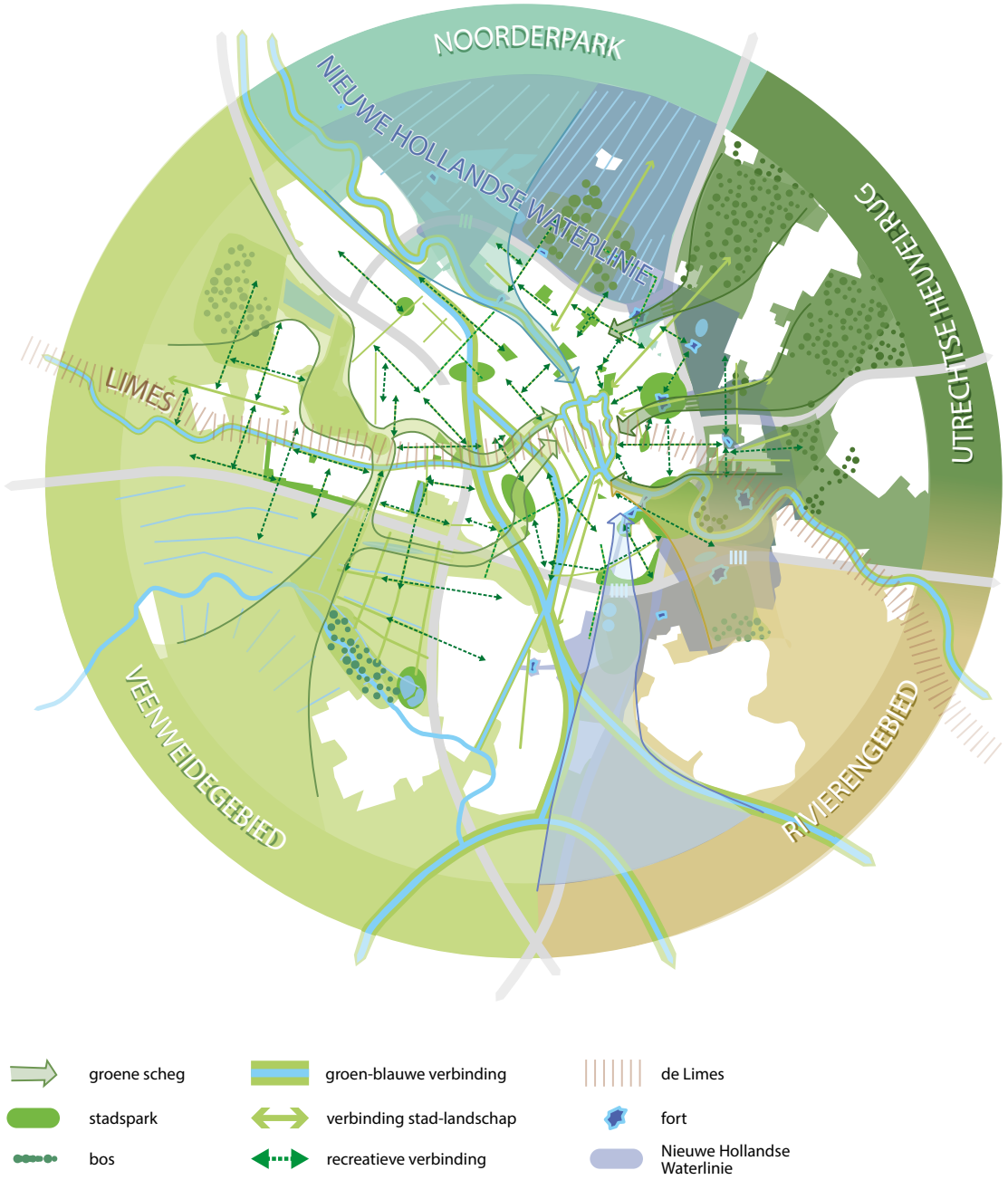


de vertraagde stad

De groene stad

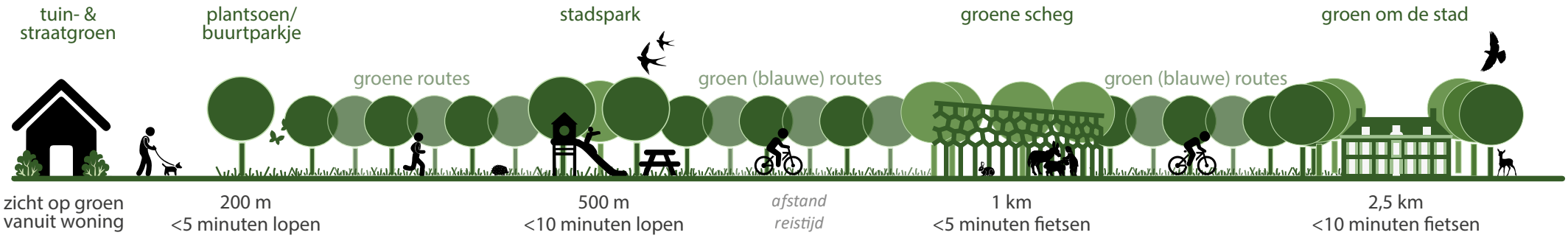
Utrecht is omringd door verschillende landschappen met een rijke cultuurhistorie, elk met een eigen kwaliteit en identiteit. Niet alleen om de stad maar ook in de stad heeft Utrecht prachtige water- en groenstructuren, parken en groene buurten. Deze kwaliteiten zijn een belangrijke reden om in Utrecht te werken, te wonen of de stad te bezoeken. Door de groei van de stad komt het landschap en met name het binnenstedelijke groen, zoals parken, onder druk te staan. Meer mensen zullen en willen hier gebruik van maken op hetzelfde moment. Los van de groeiende stad, kan ook in de huidige stad op sommige plekken het groen worden uitgebreid en verbeterd.

Daarom kiest Utrecht voor verdichten en vergroenen in balans. Het landschap vormt de basis als raamwerk/onderlegger voor de verstedelijking van de stad en geeft een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. De gemeente zorgt dat Utrecht haar stedelijke en landschappelijke kwaliteiten behoudt en zet ontwikkelingen in gang om deze te versterken en te vergroten.



Dat betekent dat het publieke en private domein anders wordt ingericht. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (groen tenzij). Er zijn meer recreatieve mogelijkheden om de hoek, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt. De gemeente vraagt ook aan de partijen in de stad (bewoners, corporaties, marktpartijen, beleggers, bedrijven) om hun eigendom te vergroenen en zo bij te dragen aan de groene ambities. In 2040 wil de gemeente een divers landschap op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. De niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en ze zijn ook als netwerk nodig om tot een goed functionerende groene stad te komen. Waar flora en fauna floreren en de biodiversiteit toeneemt.

Het landschap in en om de stad heeft niet langer een enkelvoudige functie maar dient meerdere doelen. In het groen wordt gesport, gespeeld en ontmoeten Utrechters elkaar. Dit gaat samen met (langzaam) verkeer. De vergroening in de stad zorgt er tevens voor dat het in de zomer minder warm is en hevige regenbuien opgevangen kunnen worden.



Een divers landschap op alle schaalniveaus

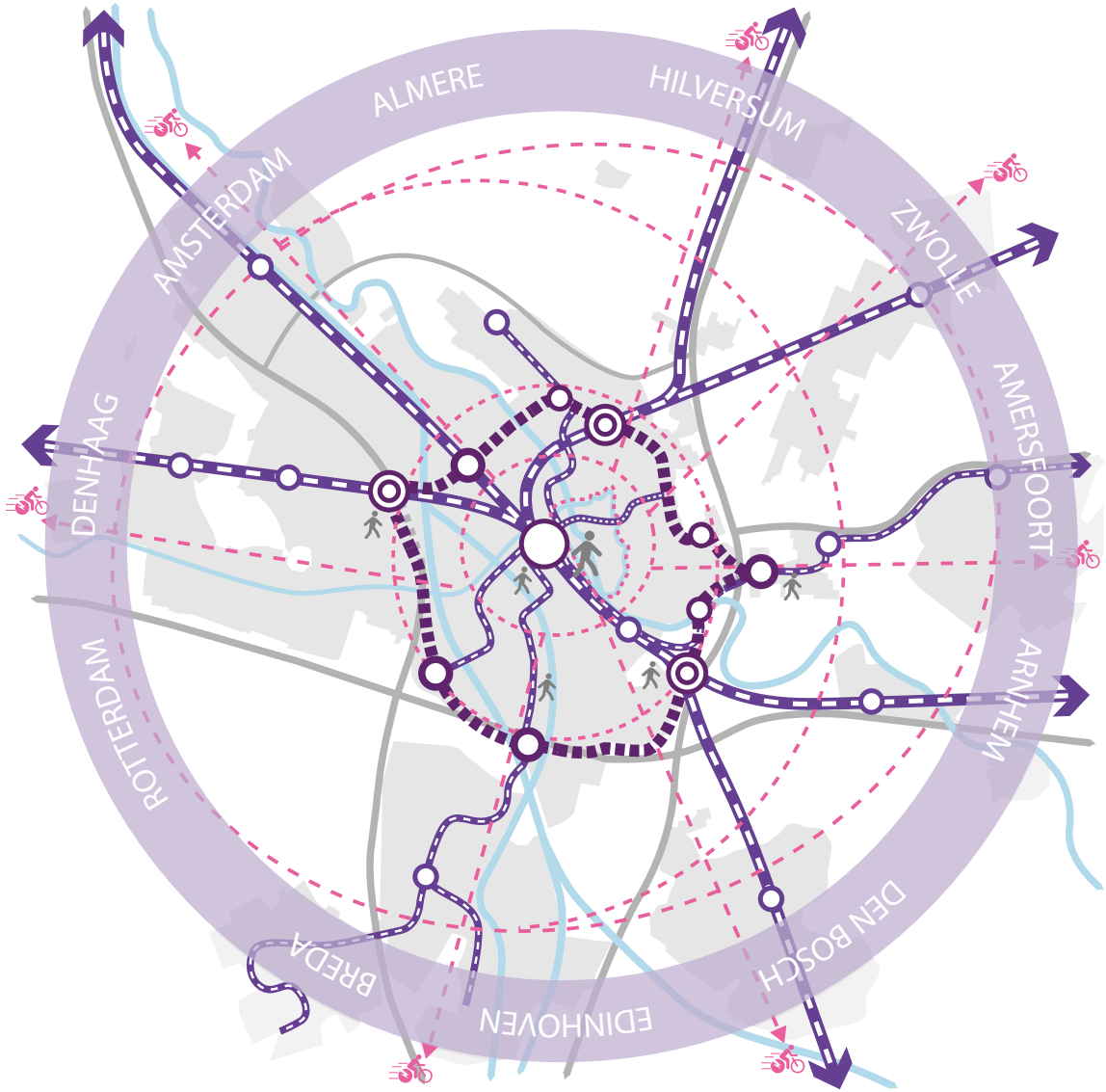


De verbonden stad

In een stad waar alles dichtbij is, zijn verbindingen cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek. En op alle schalen van de stad. De dagelijkse voorzieningen dichtbij organiseren voorkomt lange reisafstanden. Utrechters zullen in 2040 veel vaker te voet gaan, de fiets of openbaar vervoer gebruiken om op hun bestemming te komen. In de openbare ruimte vindt een accentverschuiving plaats; van ruimte om voornamelijk te verplaatsen naar een ruimte om ook te verblijven. Daarvoor is het noodzakelijk om te investeren in een netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer dat veilig, gezond, toegankelijk en ruimte-efficiënt is.

Op Utrecht CS komt lokaal, regionaal, nationaal en internationaal verkeer samen. Dit is een absolute kracht van de stad maar geeft druk op de (bestaande) infrastructuur. Dat brengt meerdere barrières in de stad met zich mee die de verbondenheid en eenheid van de stad niet ten goede komen. Bij de ontwikkeling die Utrecht doormaakt, is dat niet meer vol te houden.

De gemeente investeert daarom in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaalsprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk



op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt. De OV-ring zorgt ervoor dat iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel gebruik kan maken van openbaar vervoer om op de plaats van bestemming te komen.

De nieuwe haltes van de OV-ring zijn multimodaal: er komen diverse verkeerssoorten bij elkaar. Overstap tussen voet, fiets, OV en auto is goed en comfortabel georganiseerd en is daardoor een aantrekkelijk alternatief. Naast overstappunten zijn de knooppunten van de OV-ring ook zelf een belangrijke bestemming: hier wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreeerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu. Met name rondom deze knooppunten vindt in de openbare ruimte de genoemde accentverschuiving plaats; van ruimte om te verplaatsen naar een ruimte om te verblijven, elkaar te ontmoeten en dingen te ondernemen.

Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio. Logische, directe en mooie routes vormen samen met stallingsmogelijkheden een fietsnetwerk, dat er voor zorgt dat fietsen een gezonde en aantrekkelijke wijze van verplaatsen is voor afstanden tot 15 kilometer. Ook voor de wandelaars is er een fijnmazig netwerk van groene paden en aantrekkelijke routes.

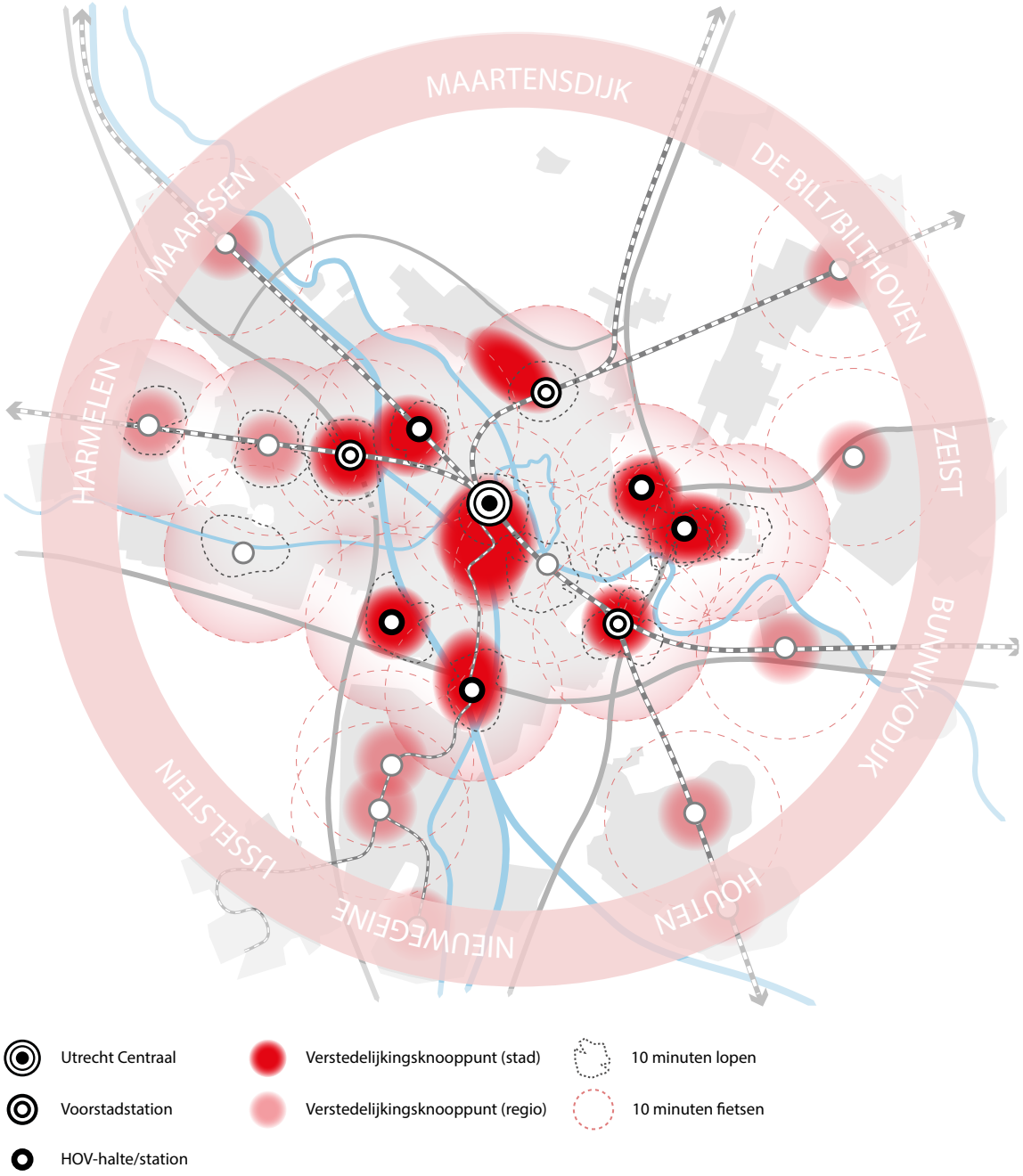
De omvangrijke infrastructuur die Utrecht kenmerkt, verbindt de stad met de rest van het land, maar zorgt lokaal voor veel barrières in het stedelijk weefsel. Juist wanneer de nabijheid van de dagelijkse functies zo belangrijk is, heeft een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de stad prioriteit. Daarom wil de gemeente door verstedelijking en de bijbehorende nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrières introduceren, maar juist oude opheffen zodat de voorzieningen in de buurten, de wijken en in het omliggende landschap op tien minuten afstand bereikbaar blijven.



De compacte stad

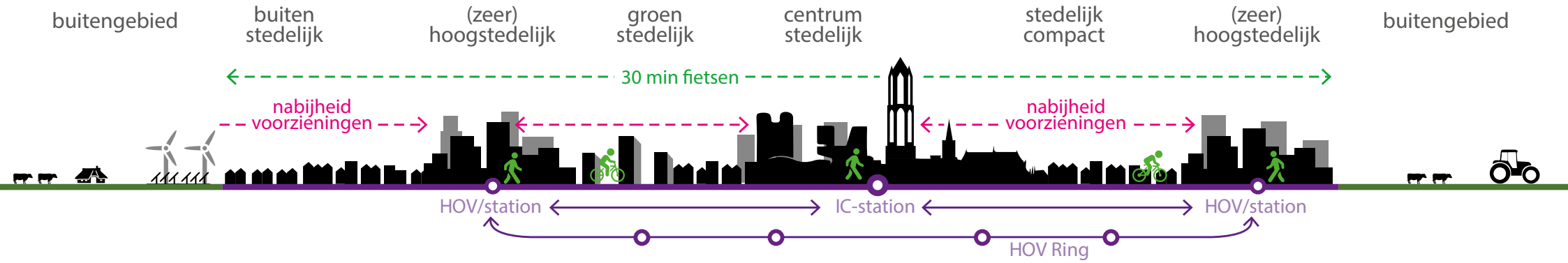
De nabijheid van dagelijkse functies en het omliggende landschap op fietsafstand heeft een directe relatie met een compacte stad. De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd en braakliggende kavels bebouwd. Utrecht borduurt voort op de bestaande stad en genereert daarmee middelen om een kwalitatieve impuls te geven aan de openbare ruimte, voorzieningen en infrastructuur in de bestaande wijken.

Aan deze verdichting zit een grens. De beschikbare ruimte is schaars en ook de druk die ontstaat op andere onderdelen van de barcode neemt toe, zoals scholen, infrastructuur, sport, groen of arbeidsplaatsen. Om een verdere groei van de stad te accommoderen, maakt Utrecht een verstedelijkingssprong waarin Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere kernen gaat. Door te kiezen voor meer knooppunten vermindert de druk op de bestaande wijken en ontstaat er ruimte om de kwaliteit van de bestaande wijken te verbeteren.



De (nieuwe) knooppunten liggen aan de OV-ring: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Elk afzonderlijk knooppunt heeft zijn eigen identiteit en programmering. Een aantal daarvan gaat een flinke schaalsprong maken: in aantallen, dichtheden en in bouwvolumes. Hoogbouw is dan één van de middelen die bij deze knopen ingezet kan worden om in hoge dichtheden te bouwen. Maar hoogbouw is geen doel op zich. Veel belangrijker is het waarborgen van de menselijke maat: nabijheid, de beleving van de stad op ooghoogte, levendigheid op straat, functiemenging, buitenruimtes en de mate van publieke toegankelijkheid. De menselijke maat en het pallet aan verschillende gebieden in de bestaande stad en bij de nieuwe knopen met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maken de stad interessant en sterk. In paragraaf 5.1.2 is met tegels visueel gemaakt hoe daar op verschillende manieren vorm aan gegeven kan worden.

Omdat de ruimte schaars is - en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad - is het de uitdaging om de ruimte zo efficiënt, adaptief en duurzaam mogelijk te gebruiken. Hierbij maakt de gemeente slim gebruik van de dimensies in ruimte, tijd, gebruik en afstand. De gemeente kiest ervoor om niet langer monofunctionele wijken te ontwikkelen, maar maakt waar mogelijk gemengde gebieden waar wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid liggen. Grote vervoersbewegingen blijven hierdoor beperkt. Ook op lager schaalniveau betekent dit dat Utrecht investeert in de wijkeconomie en wijkvoorzieningen, zodat de fysiotherapeut, het buurthuis en de gezamenlijke werkplek bereikbaar blijven binnen tien minuten wandelen of fietsen. Daarnaast zoekt de gemeente naar slimme oplossingen voor multifunctioneel ruimtegebruik en stapeling van verschillende functies. Dit levert naast ruimtewinst ook een interessantere en meer levendige stad op waarin veel gebeurt en waarin ruimte is voor creativiteit, toevallige ontmoetingen en uitwisselingen tussen verschillende groepen en functies.
Het ondersteunt de transformatie naar nieuwe economieën en de aansluiting van de maakindustrie met onderwijs en beroepsbevolking die nodig zijn om een diverse stad te zijn en te blijven. Daarom wijst de gemeente ook specifieke werkgebieden aan waar geen menging plaatsvindt met andere functies die deze werkgelegenheid onmogelijk kunnen maken.



Nieuwe silhouet van de stad



De inclusieve stad

De nabije stad geldt voor iedereen. Dit vraagt om een inclusieve stad en dat betekent dat de gemeente bij de verstedelijking niet alleen handelt in het belang van economische waarde, groei en efficiëntie. De gemeente hecht ook waarde aan maatschappelijke en culturele ontwikkeling, aan innovatie en creativiteit en aan zorg en het voorkomen van sociale uitsluiting. Voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke wijken wil de gemeente dat de stad groen, verbonden, compact en toekomstbestendig is. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Een stad met rijke contrasten en een grote diversiteit aan (betaalbare) woonmilieus, werkmilieus voor alle doelgroepen met voldoende voorzieningen die voor iedereen bereikbaar zijn.

Een stad voor iedereen vraagt in eerste instantie om een betaalbare woning voor iedereen. Omdat de woningvraag en het woningaanbod in Utrecht sterk uiteen lopen, staat deze betaalbaarheid erg onder druk. Dat is ook de voornaamste reden waarom de gemeente tot 2040 60.000 nieuwe woningen wil bouwen. Hierbij kijkt de gemeente niet alleen naar het aantal woningen, maar ook naar de kwaliteit van woningen, naar woonmilieus en naar het realiseren van gemengde wijken. Niet iedereen is hetzelfde, niet iedereen heeft dezelfde woonwensen en niet elke wijk hoeft hetzelfde te zijn.



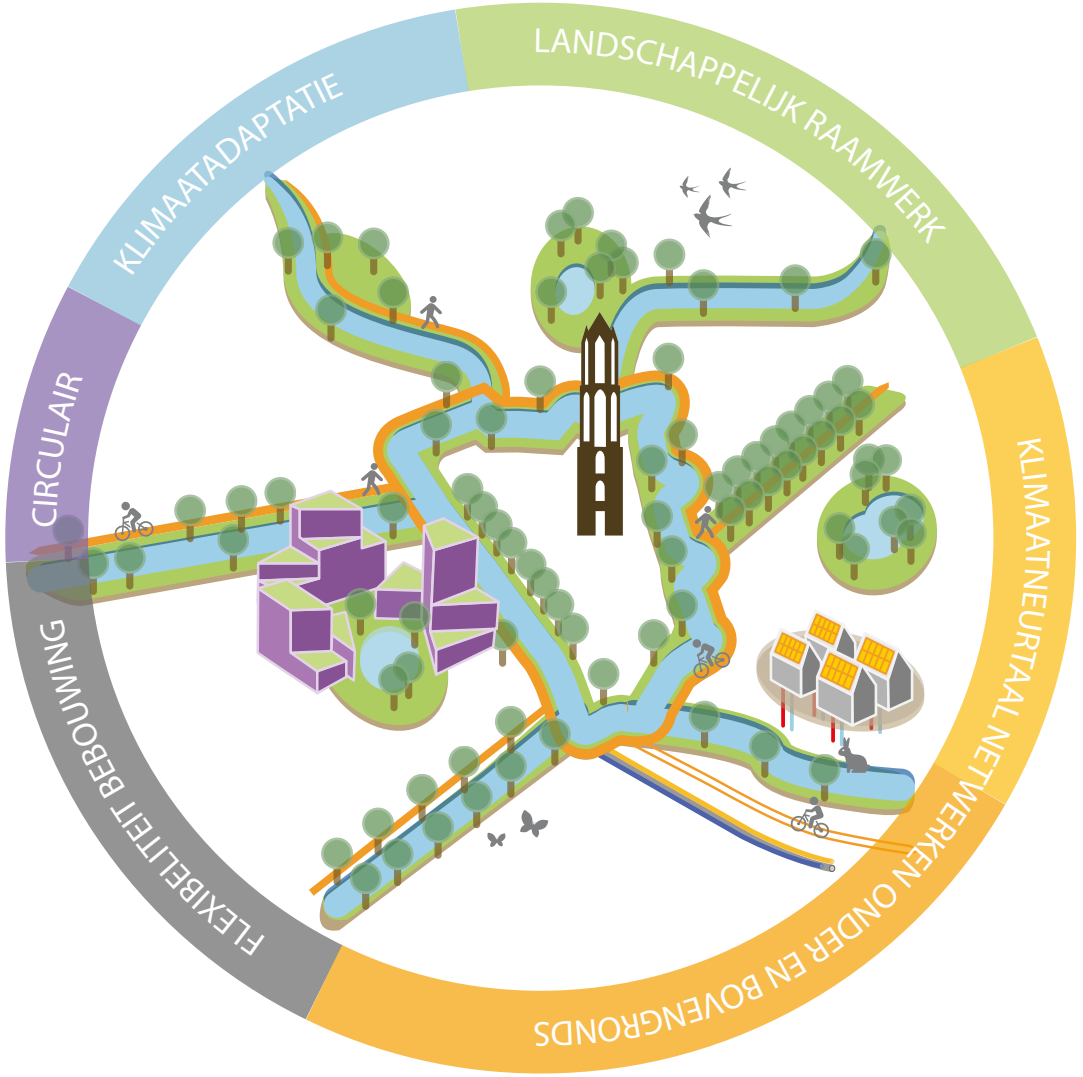
Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve stad. Met de toename van het aantal inwoners, wil de gemeente dat het aantal banen in gelijke tred meegroeit. Daarmee zorgt de gemeente dat de vraag op de arbeidsmarkt in verhouding blijft met het aanbod werkenden uit Utrecht en omgeving. Dit vraagt om ruimte voor een breed scala bedrijven: van startups tot hoofdkantoren voor grote multinationals, van creatieve broedplaatsen tot zware industrie en van werkplaatsen tot winkels en kantoren.
De aard van de werkgelegenheid verandert. De circulaire economie en de creatieve maakindustrie zijn in opkomst. Mensen gaan steeds meer producten hergebruiken en er wordt vaker in de nabijheid geproduceerd. Dit vraagt om andere werklocaties. Het vraagt bovendien om passend onderwijs dat aansluit op deze ontwikkelingen.

Het is belangrijk dat mensen zich thuis voelen in de stad en een goed sociaal netwerk hebben of kunnen opbouwen. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Ontmoetingen versterken sociale verbanden en stimuleren onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar. In een tijd waarin er veel eenzaamheid is, wil Utrecht een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. Naast deze sociale voorzieningen zijn ook voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport van cruciaal belang in een inclusieve stad.
Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.



De toekomstbestendige stad

De toekomst is onvoorspelbaar, maar wel voorstelbaar. En dat maakt het mogelijk om erop te anticiperen. Klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data beïnvloeden ons leven. De gemeente wil ervoor zorgen dat Utrecht zoveel mogelijk klaar is voor de toekomst. Keuzes van nu moeten in de toekomst van waarde zijn. Een robuuste ruimtelijke structuur helpt daarbij. Ongeacht de ontwikkelingen blijft deze structuur altijd overeind en draagt het altijd bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels in het verleden en haar omgeving houdt en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst. Utrecht kiest voor een robuuste ruimtelijke structuur, specifiek op het gebied van mobiliteit (OV-ring) en groen.
Ook is het van belang de flexibiliteit in de directe gebouwde omgeving te versterken. Circulaire ontwikkelingen waarbij materialen waardevast en waarde-vermeerderend zijn en daarmee flexibel in aanpassing. Dit draagt bij aan een betere leefomgeving voor iedereen in de gezonde stad van nu en de toekomst. Dit vraagt wel een andere vorm van samenwerken,



vernieuwing van processen en afspraken maken.

Er is sprake van klimaatverandering en daar wil de gemeente op anticiperen. De gemeente werkt aan een klimaatneutrale stad. Dat gaat niet vanzelf. De inzet om verdichten, vergroenen en het water in balans te houden, vraagt een enorme inspanning. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren.
In de bestaande stad worden woningen geïsoleerd en worden woningeigenaren gestimuleerd om zelf energie op te wekken. Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal. Maar dit is (voorlopig) niet genoeg. Er is ruimte nodig voor de opwekking van energie uit zon en wind.

De energietransitie, klimaatverandering, digitalisering maar ook de schaarse ruimte boven de grond vragen steeds meer ruimte onder de grond. Er is echter ook ondergronds een zeer beperkte ruimte beschikbaar. Daarom gaat de gemeente regie voeren op de ordening van en de omgang met de ondergrond (zie paragraaf 5.2.9). Een inhoudelijke en procesmatige integrale aanpak is hierbij van cruciaal belang. Zo kan de gemeente de verschillende ambities tegen elkaar afwegen en waar mogelijk combineren. Zo ontstaat er ruimte die hard nodig is in de toekomst.



De vertraagde stad

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk) verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen.

Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Bij plekken die niet tot op de laatste steen zijn ontworpen of plekken die bewust (nog) niet ontwikkeld worden, zijn er meer mogelijkheden voor bewoners of gebruikers om zelf invulling te geven aan de plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.



2 **Uitgangspunten** voor de groei van de stad

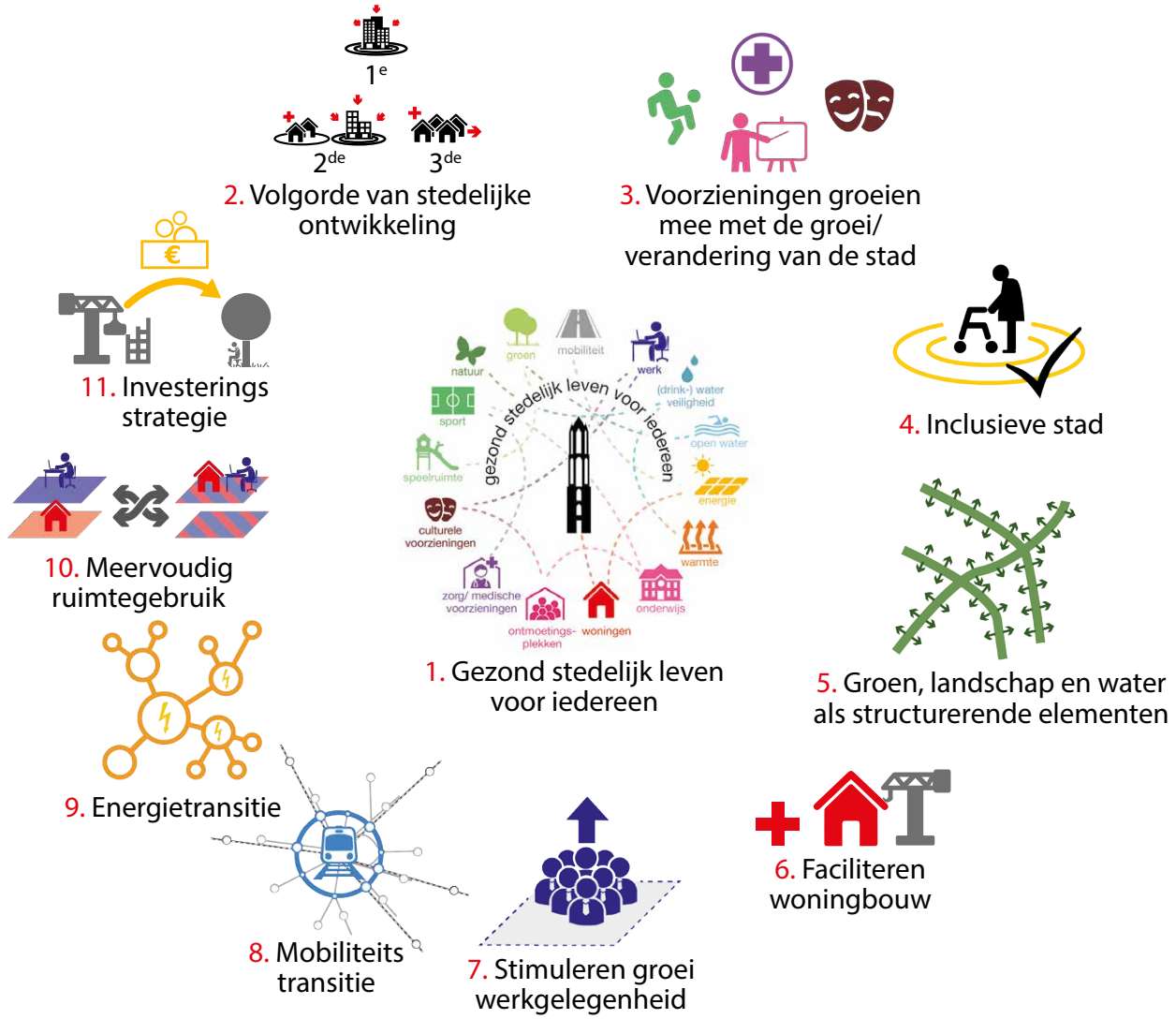
Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, kansen te benutten, bedreigingen af te wenden en mensen in een kwetsbare positie gelijke kansen te bieden. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Om daar richting aan te geven heeft de gemeenteraad in juni 2020 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld.[9] Daarin zijn 11 uitgangspunten benoemd die de basis vormen voor de ruimtelijke visie op 2040.



Het gemeentebestuur heeft de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen *vertaald naar tien opgaven voor de stad*

Omgevingswet

Naast deze Utrechtse uitgangspunten schrijft de Omgevingswet (artikel 3.3) voor dat rekening moet worden gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Ook kan de gemeente op grond van de zorgplicht (artikel 1.6 en 1.7 Omgevingswet) ontwikkelingen die de opgaven van de stad nadelig kunnen beïnvloeden, voorkomen, beperken of staken. Het is van belang dat zowel de beginselen als de zorgplicht nader worden uitgewerkt in thematisch en gebiedsgericht beleid, dat op grond van de RSU 2040 wordt gemaakt (zie verder hoofdstuk 7).



11 uitgangspunten uit 'Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040'

De 11 uitgangspunten geven invulling aan de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ voor de verdere verstedelijking van de stad. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Daar waar Utrecht groeit door te verdichten, blijft de stad leefbaar door voldoende groen toe te voegen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking, bijvoorbeeld die van de openbare / publieke ruimte. De ruimte voor groen en water wordt multifunctioneel benut; als plek om te rusten en te ontspannen; voor ontmoeten, recreëren, bewegen, verplaatsen/mobiliteit, energie en klimaatadaptatie. Er is meer dan voorheen aandacht voor nieuwe vormen van groen, zoals groen op daken en gevelgroen. Er wordt ook bekeken of nieuwe waterverbindingen mogelijk zijn.
Ook betekent gezonde verstedelijking dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. Denk aan gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) bewoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen zodanig te realiseren, dat deze toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten, letterlijk schaarse ruimte.

Gezond stedelijk leven voor iedereen houdt ook in dat de gemeente goed wil zorgen voor het cultureel erfgoed en de unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de stad en dat de gemeente wil bewaken dat Utrecht een stad blijft die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit. Het onlangs vastgestelde Koersdocument ‘Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen’ geeft richting voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het gaat over de beschikbaarheid, bereikbaarheid, spreiding en inrichting van maatschappelijke voorzieningen. Het is geen blauwdruk, maar helpt bij het maken van afwegingen door het benoemen van enkele uitgangpunten en richtlijnen. Het vraagt maatwerk om dit te laten landen in de stad, wijk of buurt.
De gemeente wil scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken en streeft naar kansengelijkheid. Dat vraagt om een sociaal en ruimtelijk ongedeelde stad en het wegnemen van scheidslijnen en barrières. Kortom: maatwerk. Niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Daarom is het onder andere van belang om in te zetten op bestaanszekerheid, voldoende kwaliteit van leven, goed onderwijs, een plek om te wonen, kansen op werk, zinvolle dagbesteding, toegang tot zorg en een groene en gezonde leefomgeving.

De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Niet elk gebied binnen de stad Utrecht zal in gelijke mate bijdragen aan de ontwikkeling van de stad. De ruimtelijke strategie zal per gebied verschillen en zo doet de gemeente recht aan bestaande wijken, hun kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden.
Bij de beoogde binnenstedelijke verdichting wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies. Dat maakt de stad veerkrachtiger en het zorgt voor efficiënter gebruik van onder andere energie en grondstoffen. Bovendien biedt meervoudig gebruik van de ruimte de mogelijkheid om meerdere van de hier genoemde uitgangspunten in dezelfde ruimte te realiseren zonder dat deze elkaar verdringen of beperken. Naar verwachting lost meervoudig gebruik niet alle ruimteclaims op. De gemeente moet keuzes maken en prioriteren om de groei van de stad in goede banen te leiden. De vastgestelde uitgangspunten geven houvast bij het maken van die keuzes.

De gemeenteraad heeft een elftal uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld:

1 Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad.

2 De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad.

3 De gemeente Utrecht gebruikt vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden: Koesteren, Inbreiden, Transformeren en Uitleg en gebruikt hierbij de barcode-methodiek als instrument om de ruimtevraag inzichtelijk te maken. (Maatschappelijke) Voorzieningen groeien mee met de groei of verandering van de stad.

4 De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waarin scheidslijnen en barrières worden geslecht; menging van verschillende woonvormen (huur-koop; prijsklassen; etc) is een belangrijk basisprincipe voor ruimtelijke inrichting.

5 De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaatbestendige stad. Uitgangspunten zijn:
- Groene buitenruimte binnen 300 meter vanaf elk huis in Utrecht. Waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes).
- Groene recreatiegebieden rondom de hele stad, die goed bereikbaar zijn via een groene fiets- of wandelroute.
- De gemeente Utrecht kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor behoud en versterking van de lokale biodiversiteit, gebruikmakend van de Utrechtse soortenlijst, en werkt daarmee aan een natuurinclusieve stad.

6 De gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw (in balans met de regionale opgave) om te voorzien in de woningbehoefte.

7 De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Waarbij er een focus zal zijn op zoveel mogelijk werknemers per hectare bedrijvigheid binnen sectoren waarop Utrecht zich profileert waaronder circulaire economie en de maakindustrie, om zo werk voor iedereen bereikbaar te houden.

8 De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto.

9 De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad en biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie, en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Naast duurzame energieopwekking wordt hierbij ook ingezet op energiebesparing, door het (versneld) aanpakken van de woningen met de slechtste energielabels.

10 De gemeente Utrecht kiest voor meervoudig ruimtegebruik en functiemening boven enkelvoudig ruimtegebruik, zodat de beperkte ruimte optimaal wordt benut.

11 De gemeente Utrecht ontwikkelt als integraal onderdeel van de RSU 2040 een investeringsstrategie die een indicatieve investeringsopgave biedt verbonden aan de realisatie van de RSU 2040.

Intermezzo

Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts Cultureel erfgoed

In dit document blikt de gemeente vooruit naar 2040. In de komende twintig jaar zal de stad zich verder ontwikkelen. Groei en verandering van de stad is van alle tijden! Utrecht bouwt voort en kan daarbij teruggrijpen op een rijke historie. De stad beschikt over uniek cultureel erfgoed, waar de Utrechters trots op zijn; de gemeente wil dat koesteren.

Historische steden zoals Utrecht kenmerken zich door pré-stedelijke topografische en landschappelijke kenmerken. Nederzettingen ontwikkelden zich in een constante wisselwerking met de mogelijkheden en veranderingen die het land en water boden. Sommige nederzettingen ontwikkelden zich tot stad, vele niet. Nederland kent een groot aantal historische steden, maar het zijn slechts enkele die zo een lange staat van dienst hebben als Utrecht. Ruim tweeduizend jaar van bewoning heeft stukje bij beetje vorm gegeven aan het rijke mozaïek van het huidige Utrecht.



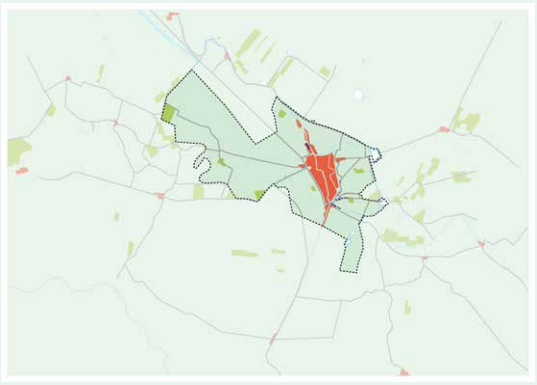
Paardentam Domplein, circa 1900

Bijlage 1 geeft een beschrijving van de historie van de stedelijke ontwikkeling in Utrecht, waaraan de stad haar cultureel erfgoed te danken heeft. Dit zijn enkele opvallende elementen uit die rijke historie:

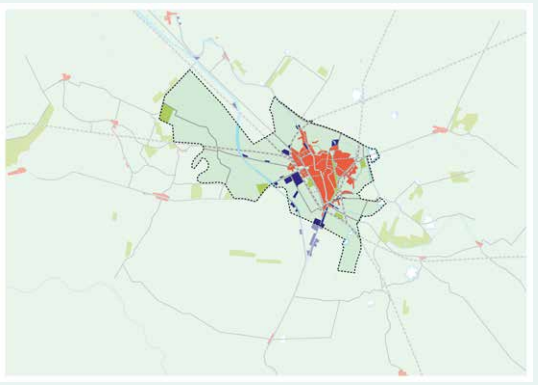
- Utrecht behoort tot de oudste bewoonde gebieden van ons land. De oudste resten van bewoning stammen uit de prehistorie.
- De eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen ontstonden in de Romeinse tijd. Omstreeks 800 jaar voor onze jaartelling splitste de Vecht zich af van de Rijn en ontstonden meerdere nederzettingen in de buurt van het water. De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute. Ter bewaking van de grens (Limes) werden forten gebouwd, waaronder het Domplein en de Hoge Woerd. Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
- In de Middeleeuwen groeide het oude fort uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
- Begin 11e eeuw werd het kerkelijk centrum grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde zijn paleis aan de burcht en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zijn daar nu nog restanten van te zien.
- In de 11e en 12e eeuw werden de veenmoerassen ten zuiden en ten noordwesten van Utrecht ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden.
- In 1122 kreeg Utrecht als één van de eerste steden in de Noordelijke Nederlanden stadsrechten; in 2022 viert Utrecht haar 900-jarig bestaan.
- In 1275 werd de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.
- In 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, nog altijd het belangrijkste icoon van de stad. De volledige bouw van kerk en toren duurde 200 jaar.
- Halverwege de 16e eeuw was de stad al uitgegroeid tot 30.000 inwoners; de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. Ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was toen de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald.
- Drie eeuwen lang stabiliseerde het aantal inwoners rond de 30.000, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De middeleeuwse stadsmuren waren niet meer functioneel; de stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Ook buiten de stadsmuren werd de stad uitgebreid. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

- Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland.
- In de eerste helft van de 20e eeuw nam het aantal inwoners opnieuw flink toe en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae (zelf auteur van 'De Heedendaagsche Stedenbouw', een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen avant la lettre) schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.
- In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. Vanaf de jaren zestig werd de binnenstad grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel.
- Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de toenmalige gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.
- Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd – na een grenscorrectie met de buurgemeente - aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018.
- Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn.
- Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.

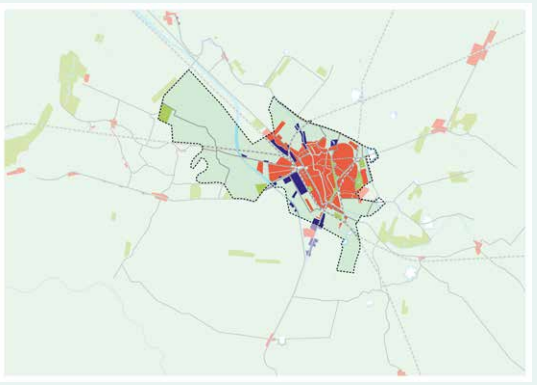
1800



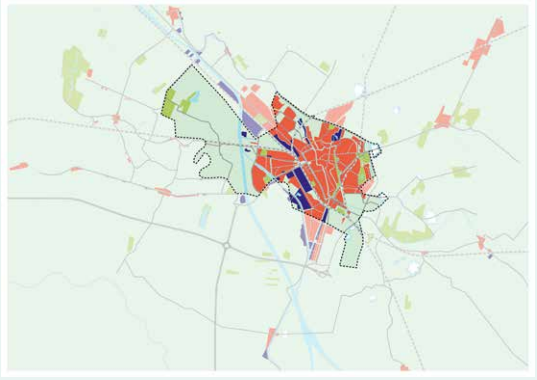
1900



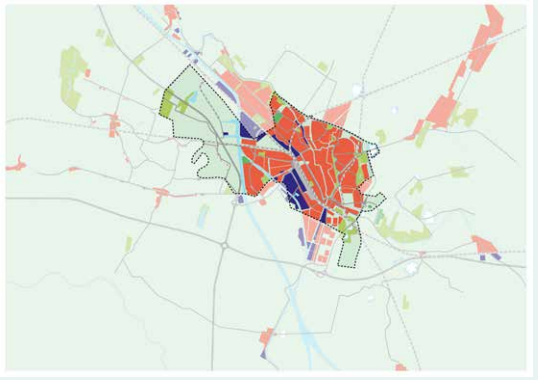
1920



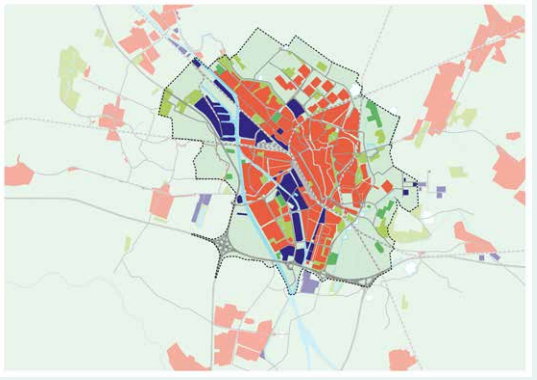
1940



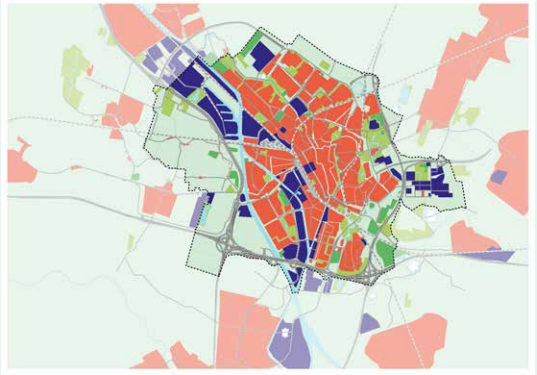
1960



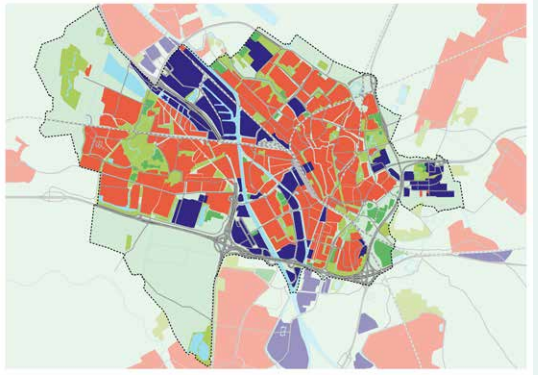
1980



2000



2020



Historische ontwikkeling van Utrecht

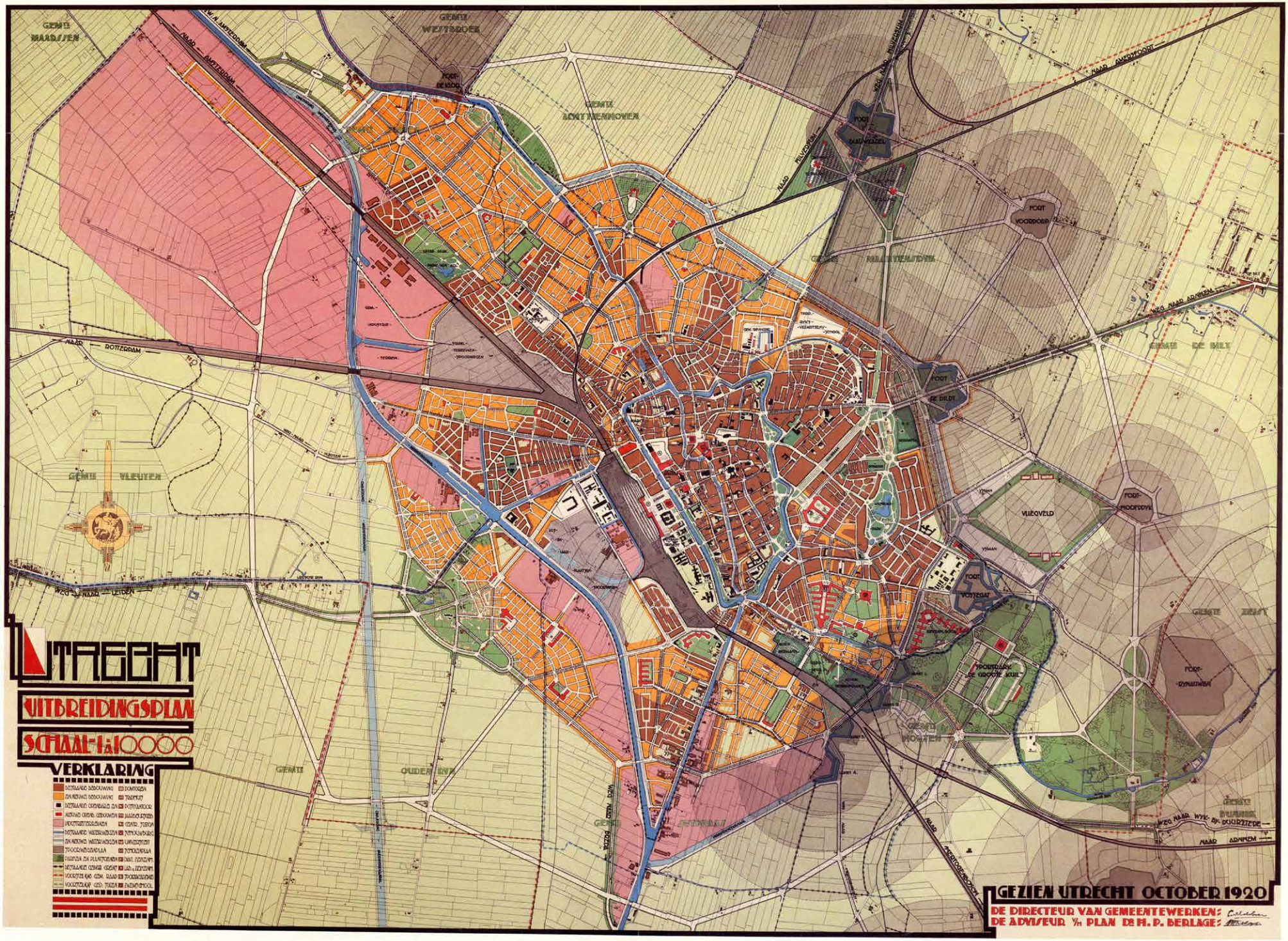
- Wonen
- Werken
- Recreatief groen
- Wegen
- Tramwegen
- Spoorwegen
- Sport
- Landschap
- Water
- Snelwegen
- Gemeentegrens

De historische betekenis voor de huidige ruimtelijke ontwikkelingen

Utrecht heeft van oudsher een traditie in ‘gezond stedelijk leven’, zowel fysiek als mentaal. Er is in Utrecht een eeuwenlange overtuiging de stedelijke ontwikkeling gezond vorm te geven. Verschillende burgemeesters, onder wie Moreelse, Asch van Wijck en Fokkema-Andreae, gaven het vorm vanuit die overtuiging. In Fokkema- Andreae’s tijd groeide Utrecht spectaculair hard, maar dat verliep onsamenhangend. Hij zag noodzaak om het integraal aan te pakken, waarbij gezondheid een groot thema was. Hij liet Berlage het beroemde plan maken, kocht de landgoederen van Amelisweerd voor recreatie en ontwikkelde Maarschalkerweerd tot sportgebied. ‘Ongezond levende’ Utrechters konden sporten en recreëren in een groene aantrekkelijk omgeving met schone lucht. Bij alle burgemeesters waren stedenbouwkundige plannen met veel aandacht voor groen en blauw vertrekpunt voor de groei.
De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking.
De gemeente zorgt hiervoor door het erfgoed herkenbaar te houden en zichtbaar te maken. Bij het herkenbaar houden gaat het om het gebruiken van bestaande verkavelingen en hoofdstructuren. Een 13de-eeuwse ontginning die een continu agrarisch gebruik heeft, is nog steeds goed herkenbaar als 13de-eeuwse verkaveling. Datzelfde geldt ook voor typisch 20ste-eeuwse vormen van stedelijke ontwikkeling. Bij het zichtbaar maken gaat het er om dat erfgoed een ieder blijft herinneren aan de rijke historie van de stad. Een deel van het (religieus) erfgoed heeft waarde omdat het een specifiek verhaal vertelt, een verhaal dat in een bepaald tijdvak is begonnen, zich in de loop der tijd heeft ontwikkeld en nog lang niet is afgelopen. In de negentiende eeuw heeft bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebruik gemaakt van de landschappelijke (ontginnings)structuren ten oosten van de Vecht. Hier is duidelijk sprake van onderlinge samenhang van bodem, landschap en bebouwingswijze. Soms is dat verhaal ‘verstopt’ en kan dat met ruimtelijke ingrepen weer zichtbaar worden gemaakt.

Bij het zichtbaar en herkenbaar maken van het cultureel erfgoed maakt de gemeente de volgende strategische keuzes:

- Via het (religieus) erfgoed wordt waarde toegevoegd op verschillende niveaus: van locatie- tot stadsniveau. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is steeds aandacht voor dit erfgoed en behoudt dit waar mogelijk een plek.
- Voor de ruimtelijke ontwikkeling vormen de historische groenstructuur en waterlopen de basis. Die worden duidelijker zichtbaar en herkenbaar gemaakt. Het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal worden de ‘nieuwe Nieuwegrachten’: binnenstedelijk water, oorspronkelijk bedoeld als transportas en langzamerhand getransformeerd naar woon/werk milieus.
- Op vergelijkbare wijze krijgt de Nieuwe Hollandse Waterlinie een plek in de stad als ‘nieuwe stadswal’, oorspronkelijk een verdedigingsstructuur en nu opgenomen als groenblauwe buitenruimte.
- Ook wordt er gezocht naar een nieuwe mix van stedelijk programma en groen op de forten.
- De Dom is al eeuwen een belangrijk oriëntatiepunt voor Utrecht en blijft dat vanzelfsprekend. In de komende twintig jaar zullen nieuwe oriëntatiepunten worden toegevoegd.


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1 à 10000
VERKLARING
GEZIEN UTRECHT OCTOBER 1920
DE DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN:
DE ADVISEUR V/H PLAN DR H. P. BERLAGE:
GEMTE MAARSSEN
GEMTE WESTBROEK
GEMTE ACHTTIENHOVEN
GEMTE VLEUTEN
GEMTE OUDEN DIJK
GEMTE DE BILT
GEMTE ZEIST
GEMTE HOLTEN
NAAR AMSTERDAM
NAAR ROTTERDAM
NAAR LEIDEN
NAAR AMERSFOORT
NAAR ARNHEM
FORT VOORDORP
FORT DE BILDT
FORT VOSTEGAT
FORT RYNAUWEN
VLIEGVELD
SPORTPARK DE GROOTE KUIL

3 De kwaliteiten van de stad Utrecht

De Atlas voor Gemeenten beschrijft dat een aantrekkelijke stad bestaat uit acht factoren: bereikbaarheid van werk, het culturele aanbod, veiligheid, het aanbod van woningen, de nabijheid van natuurgebieden, aanwezigheid van hoger onderwijs, het historische karakter van de stad en het aanbod cafés en restaurants. Dit overziend, mag Utrecht zich rijk rekenen! Utrecht scoort al jaren hoog in de Atlas voor Gemeenten. Specifiek heeft Utrecht bovendien enkele ruimtelijke kwaliteiten waar de inwoners van Utrecht zich in herkennen en trots op zijn.

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten:

- Rijke historie en erfgoed
- Compacte stad te midden van diverse landschappen
- Knooppunt in nationaal netwerk
- Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau
- Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen

Utrechters zijn trots op deze kwaliteiten van hun stad en daarom wil de gemeente deze beschermen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen toetst de gemeente of deze bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en waar oog is voor de menselijke maat.





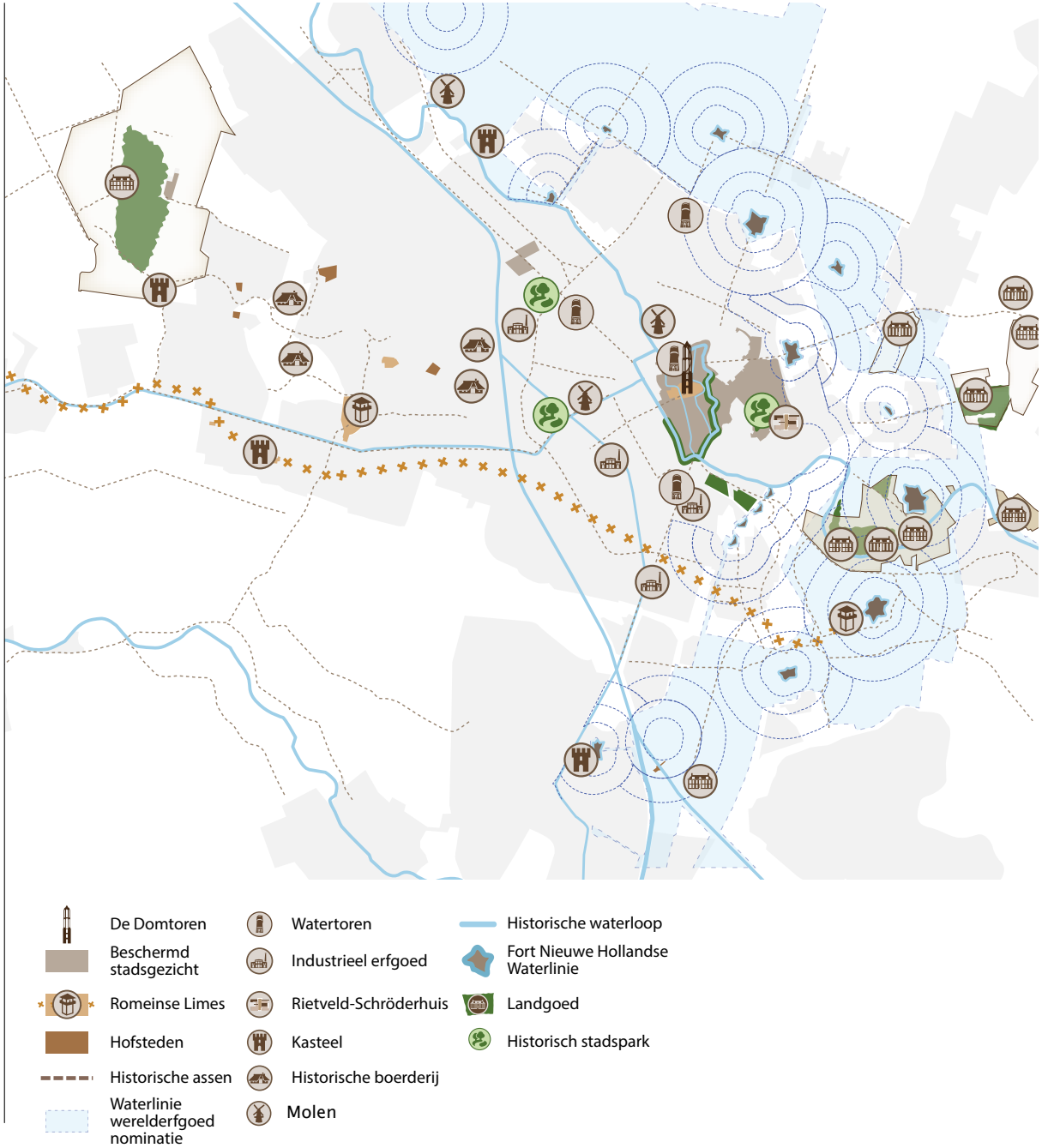






Rijke historie en erfgoed

De Utrechter is trots op de historie en het waardevolle cultureel erfgoed vanuit verschillende tijdsperioden. Dit maakt de stad veelzijdig en geeft de stad identiteit. Met nieuwe ontwikkelingen wil Utrecht daar op voortbouwen. Denk aan de Dom en de waterlinie met de forten. De Romeinse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de nominatie om UNESCO-werelderfgoed te worden. Het Rietveld-Schröderhuis is dat al. Ook de oude stedelijke structuur met de kanalen, de grachten en de stedelijke assen, de vele monumenten in de stad en het industrieel erfgoed herinneren de Utrechters aan het rijke verleden van hun stad.



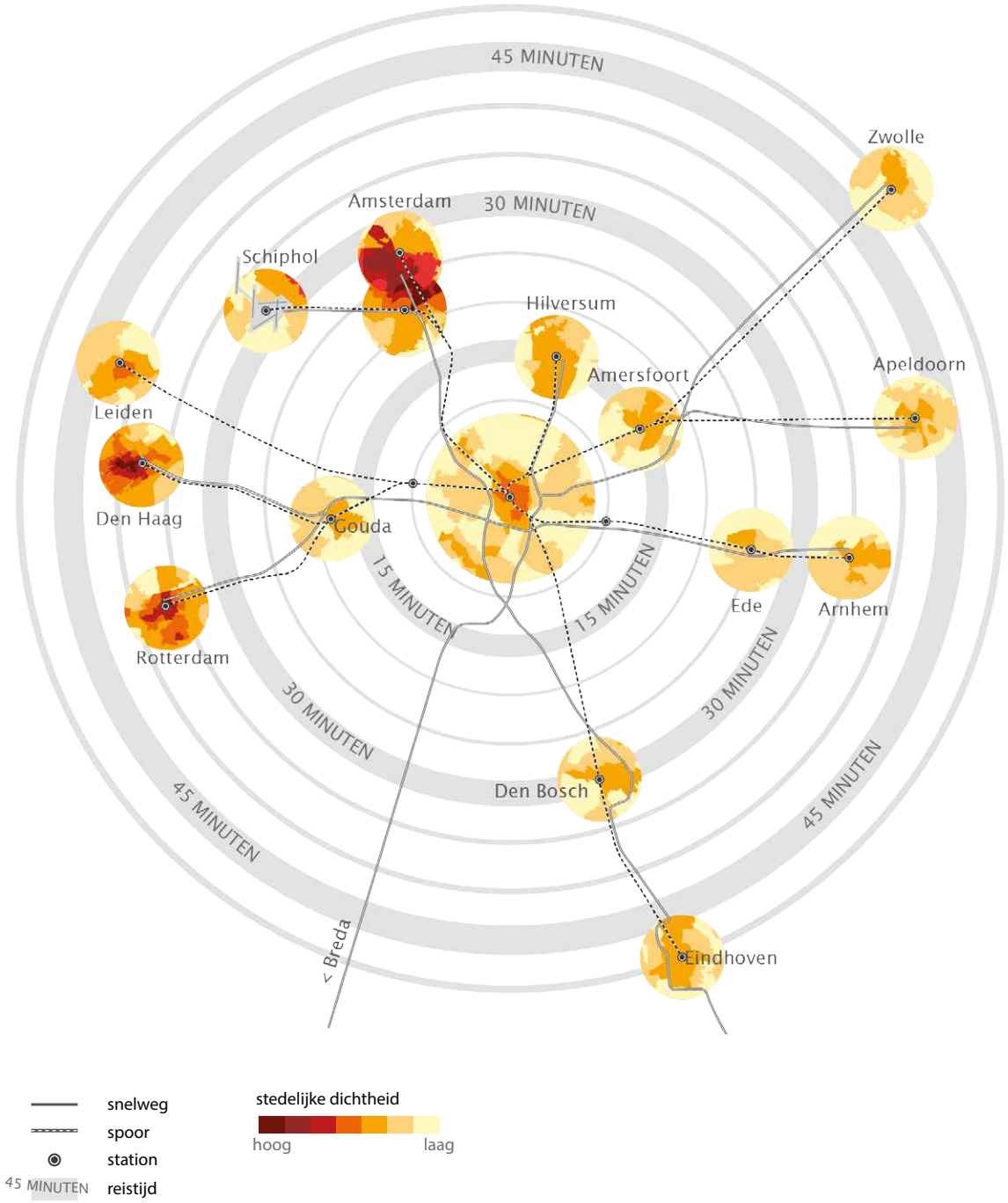
Compacte stad te midden van diverse landschappen

Utrecht is omringd met verschillende landschappen: de Utrechtse Heuvelrug, het stroomgebied van de Kromme Rijn, de komgronden en het veenweidegebied. Dat is bijzonder, maar ook logisch gezien de goede condities van bodem en water om hier een stad te stichten. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het uitgebreide netwerk aan fiets- en wandelpaden speelt hierbij een belangrijke rol. Niet alleen buiten maar ook in de stad zelf zien inwoners veel landschappelijke structuren die een grote diversiteit aan omliggende landschappen de stad inhalen. De rivieren, kanalen, grachten en vaarten, maar ook parken, bomenlanen en plantsoenen zorgen ervoor dat inwoners het landschap ook in de stad kunnen beleven en gebruiken. Dit levert de Utrechters niet alleen een aantrekkelijke leefomgeving op, maar ook een leefomgeving die gezond is, ecologisch waardevol is, verkoeling biedt en uitnodigt tot beweging.



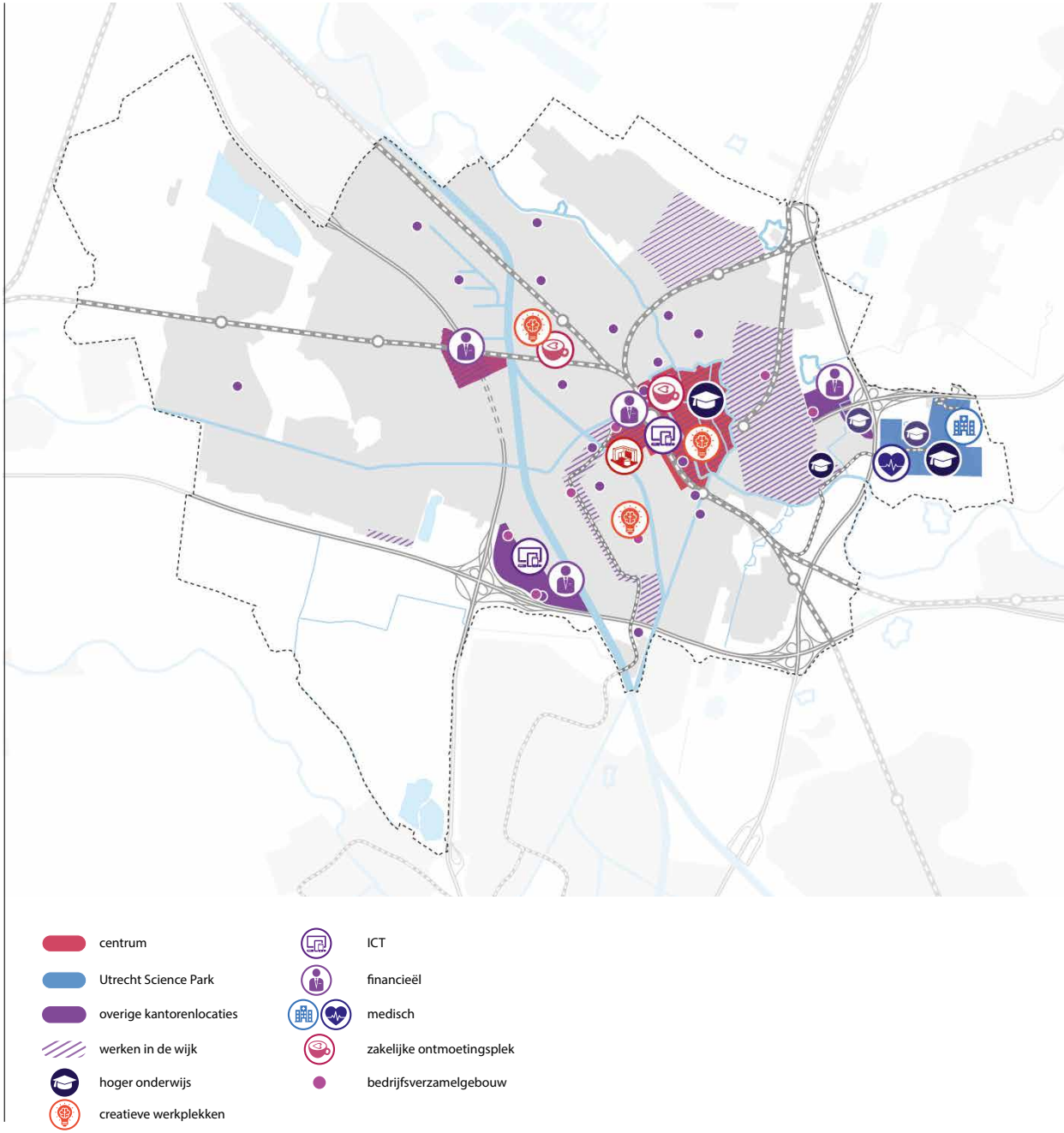
Knooppunt in nationaal netwerk

Utrecht is een grote stad in het centrum van Nederland, vanuit alle windstreken snel en gemakkelijk te bereiken. Veel grote steden en luchthaven Schiphol zijn binnen een uur te bereiken met het openbaar vervoer. Ook autosnelwegen kruisen elkaar bij Utrecht en verbinden de stad met alle windrichtingen. Over het water speelt het Amsterdam Rijnkanaal een belangrijke rol. De haven op Lage Weide is één van de grootste binnenhavens van Nederland. De centrale ligging maakt Utrecht populair voor zowel bezoekers, forenzen, studenten als bedrijven. De regio Utrecht is het economische brandpunt van een veel groter stedelijk net-werk. Financiële dienstverleners en bedrijven gerelateerd aan de zorgeconomie concentreren zich in Utrecht. Utrecht fungeert bovendien steeds meer als nationale ontmoetingsplaats met vele congres- en vergadercentra, bedrijfs-verzamelcentra en vestigingen van koepels, bonden en verenigingen.



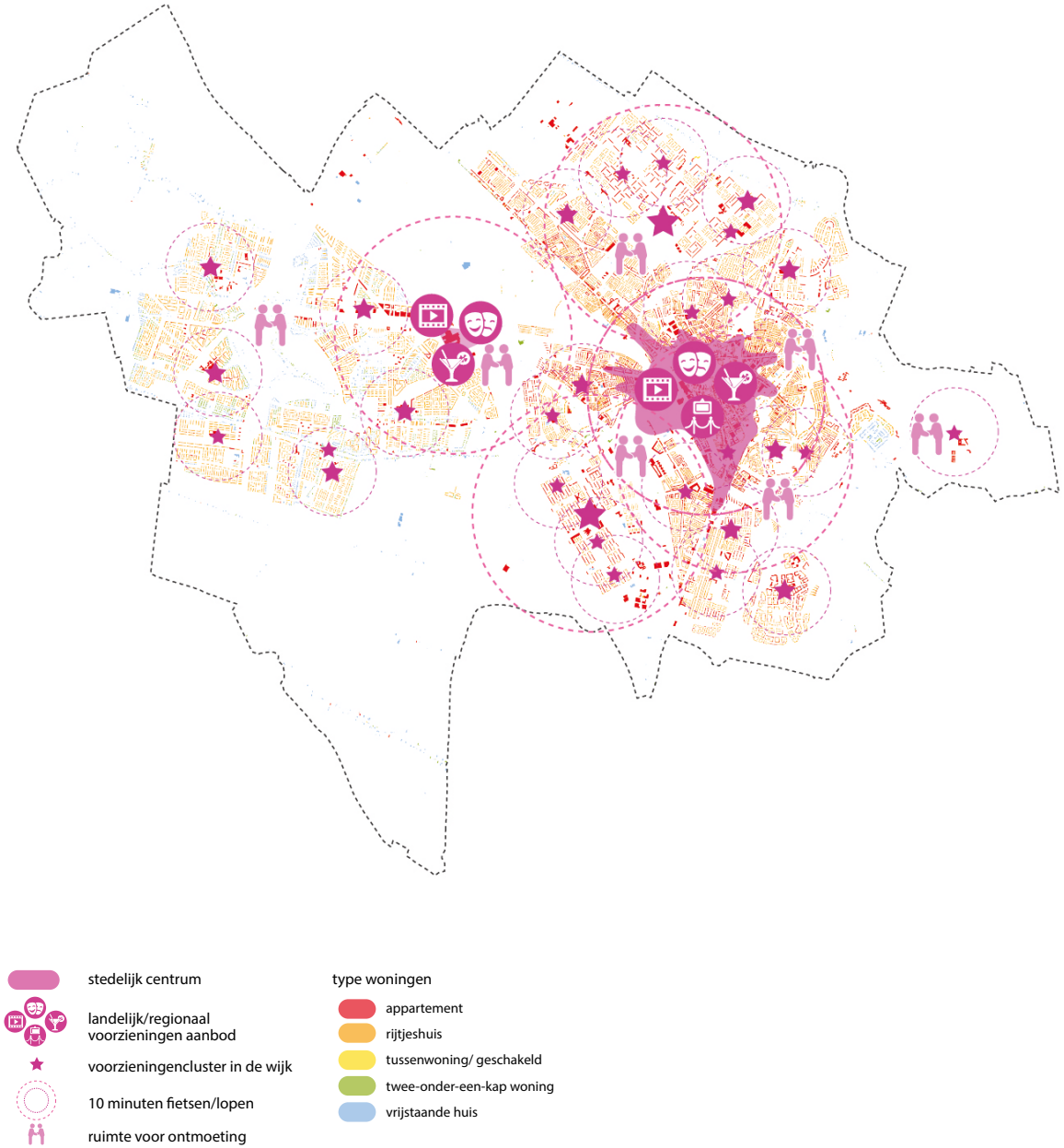
Hoogontwikkeld kenniscluster

(De regio) Utrecht scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's.
Het Utrecht Science Park (USP), het grootste sciencepark van Nederland, met name op het gebied van life sciences en health, vormt het hart van de Utrechtse kenniseconomie en is een broedplaats voor innovatie. Daarnaast kent Utrecht een hoge concentratie aan ICT, bouw en zakelijke dienstverlening. Het midden- en kleinbedrijf speelt een belangrijke rol in de stad en is cruciaal voor de doorontwikkeling van kennis, producten en diensten. De samenwerking tussen kennisinstituten, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven is sterk ontwikkeld, hetgeen innovatie stimuleert.
De strategische ligging van Utrecht in het hart van het Nederlandse stedennetwerk krijgt extra betekenis, nu ontmoeten steeds belangrijker wordt in de nieuwe economie. Het hoogwaardige voorzieningenniveau van Utrecht draagt bij aan de economische concurrentiekracht. Naast formele plekken zoals de Jaarbeurs, hotels, bedrijfsverzamelgebouwen en nationale hoofdkantoren, zijn ook informele locaties zoals koffiebars en culturele (publieks)voorzieningen, de plekken die uitnodigen tot ontmoeten en sociale interactie.



Een grote stad met een menselijke maat; een stad voor iedereen

Utrecht is een compacte stad, alles is dichtbij. Elke wijk in de stad heeft een rechtstreekse busverbinding naar de binnenstad. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert prettig aanvoelt. Inwoners ervaren de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden. Overal in Utrecht zijn commerciële en publieke voorzieningen dichtbij. En er is voor elk wat wils: van filmhuis tot megabioscoop, van buurtwinkel tot shopping mall, van huisarts tot academisch ziekenhuis, van moskee en kerk tot humanistisch centrum.
Utrecht is een stad waarin je je thuis mag voelen, je mee kan doen en waar je buiten de deur terecht komt in een fijne omgeving. Utrecht is voor iedereen. Dat betekent niet dat iedereen hetzelfde hoeft te zijn. Utrechters waarderen ook dat mensen verschillen. Sommige inwoners maken zich zorgen over de groei van de stad, maar het ijkpunt voor de verdere verstedelijking is uiteindelijk het behouden van de menselijke maat.



© Ballast Nedam Development & MRP - Alle getoonde artist impressions van Cartesius Utrecht dienen slechts ter indicatie.

4 De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie

Utrecht is verbonden met de regio, Nederland en de wereld. Regionale, nationale en internationale ontwikkelingen beïnvloeden de stad en zullen dit ook blijven doen. Dit hoofdstuk beschrijft de trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de stad. Daarbij is gekozen voor drie invalshoeken: samenleving (rondom inwoners), gebruik (rondom functies) en natuurlijk kapitaal (rondom natuur en milieu).

4.1 Samenleving

4.1.1 Prominentere rol voor steden bij duurzaamheids-vraagstukken

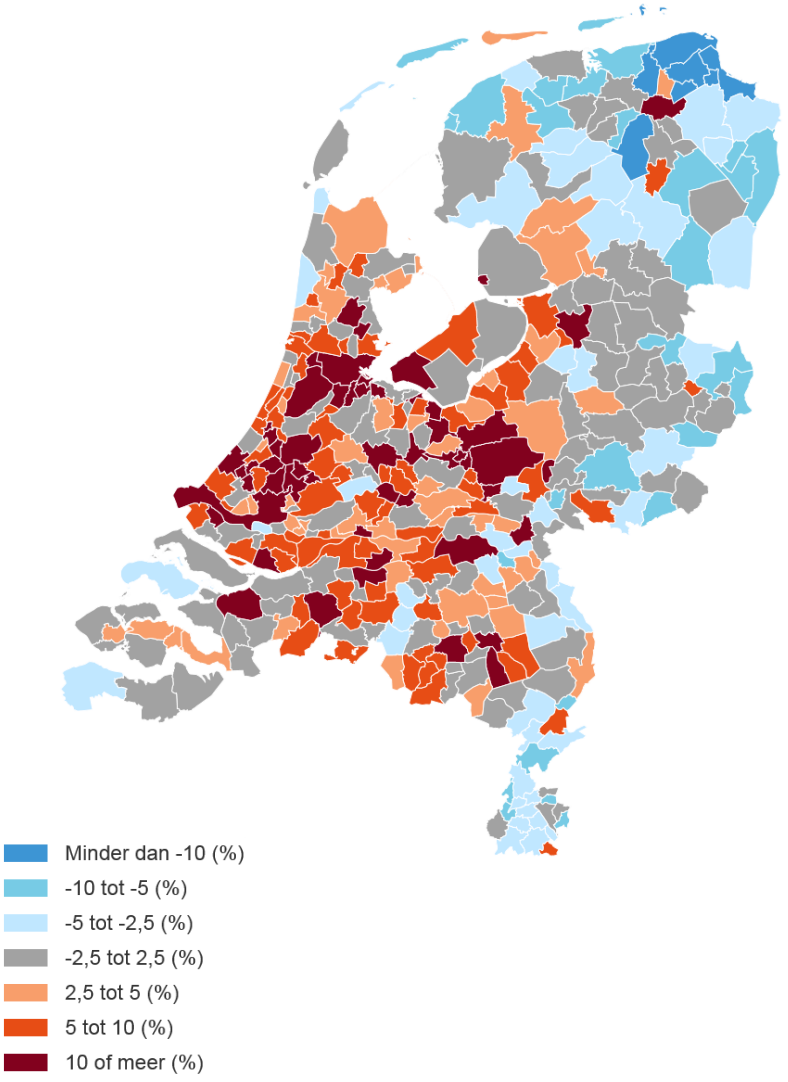
In 2015 hebben de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global Goals for Sustainable Development vormen voor alle lidstaten tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. Doelstelling 11, ‘Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam’, erkent dat lokale overheden van onderaf een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan duurzame ontwikkeling. Utrecht is een Global Goals gemeente en verbindt zich daarmee aan de duurzaamheidsdoelen. Naast bovengenoemd doel werkt de gemeente in deze ruimtelijke strategie ook aan andere Global Goals: 7. Toegang tot betaalbare en duurzame energie voor iedereen, 8. Infrastructuur voor duurzame industrie, 13. Aanpak van klimaatverandering en 15. Beschermen en duurzaam gebruiken van ecosystemen, bossen en biodiversiteit.



De 17 sustainable development goals van de VN

4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad

De wereldbevolking neemt verder toe. Van 7,7 miljard mensen in 2019 tot een bevolkingspiek met 9,7 miljard mensen in 2064.[10] Twee derde van de wereldbevolking woont dan in steden of stedelijke regio's.[11] Tegelijkertijd is wereldwijd een verdubbeling van het aandeel 60-plussers zichtbaar.[12]
Ook in Nederland neemt de bevolking toe, met name in de steden en randgemeenten[13]. Na 2035 zet deze trend door in de grote steden van de Randstad. Vooral jongeren en buitenlandse migranten trekken naar de stad vanwege opleidingsmogelijkheden en de kans op een baan[14]. Het aandeel buitenlandse migranten stijgt de komende jaren met 30-40 procent tot 2050.
Er zijn ook groepen mensen die de stad verlaten. De samenstelling van deze groep laat een genuanceerd beeld zien en varieert per stad. Dertigers vormen de grootste groep die de stad verlaten door de behoefte aan een ander type woning en woonomgeving. Terwijl er ook hoogopgeleiden zijn die graag in steden wonen, zelfs na gezinsuitbreiding.[15] Het aandeel vertrekkende dertig-minners neemt toe, mogelijk door de woningprijzen in combinatie met het nog relatief beperkte inkomen. Studiemigranten verlaten het land nadat zij hun opleiding hebben afgerond.[16]
Utrecht groeit tot 2040 naar ongeveer 455.000 inwoners.[17] Utrecht is een jonge stad met veel studenten en starters en blijft dat ook. Met het gevolg dat meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens een alleenstaand huishouden betreft. De procentueel sterkste groei vindt plaats in de groep 65-plussers. Tussen wijken en subwijken zijn er grote verschillen in het aandeel 65- en 75-plussers. Het grootste deel van de groei komt voor rekening van één- en tweepersoonshuishoudens.
De bevolkingsgroei in Utrecht en de samenstelling daarvan vragen om een toename van het aantal woningen passend bij de vraag. Tegelijkertijd vragen deze ook om een inrichting van de woonomgevingen die rekening houdt met de diverse wensen en behoeften van toekomstige bewoners zoals studenten, ouderen en kleine huishoudens. Om aan de vraag en verschillende behoeften te kunnen voldoen moet de gemeente een diversiteit aan woonmilieus behouden en versterken.



Prognose bevolkingsgroei in Nederland tussen 2018 en 2035 (CBS en PBL, 2018)

4.1.3 Gezondheid



De levensverwachting in Nederland stijgt. In 2040 worden Nederlanders bijna 86 jaar. Ter vergelijking: in 2015 was dat 81,5 jaar. De kans om heel oud te worden neemt flink toe. Het percentage mensen met een lage sociaaleconomische status (SES) dat zich gezond voelt, neemt af tot 2040, terwijl dit percentage voor mensen met een hoge sociaaleconomische status onveranderd blijft. Tot 2040 is er een groei van het aantal eenzamen. Eenzaamheid neemt over het algemeen toe met het ouder en eenzaamheid komt bij alleenwonenden meer voor dan bij samenwonenden.
In de toekomst worden Nederlanders steeds zwaarder. In 2040 heeft 62 procent van de volwassen Nederlanders overgewicht. De toename in overgewicht geldt voor alle leeftijdsgroepen vanaf 18 jaar en bij alle sociaaleconomische groepen. Het percentage mensen met ernstig overgewicht neemt tot 2040 meer toe onder mensen met een lage sociaaleconomische status. Het overgewicht neemt toe ondanks dat Nederlanders steeds vaker voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen.[18]
Het ligt in de lijn der verwachting dat bovengenoemde trends zich door vertalen naar Utrecht. Ondanks dat Utrecht in vergelijking met andere grote steden een gunstig gezondheidsbeeld heeft,[19] is niet duidelijk of de trends positief voor Utrecht uitpakken.

4.2 Gebruik

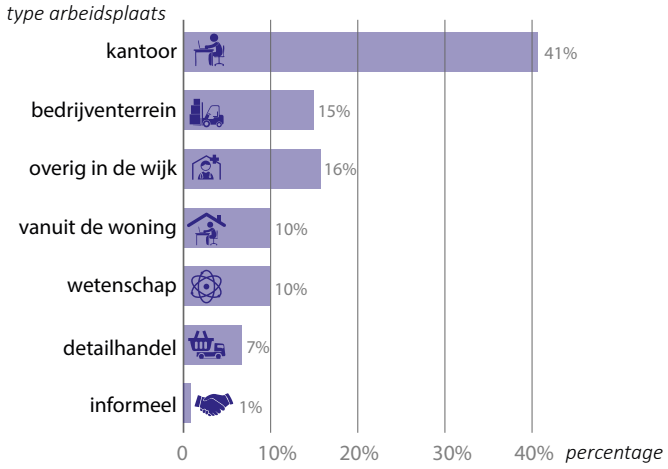
4.2.1 Wonen



De bevolking groeit en de stad is een populaire woonbestemming. Tegelijkertijd stijgen de prijzen (zowel koop als huur), sluit het aanbod niet aan op de vraag en is er sprake van een afnemende inkomenszekerheid[20]. Woningen worden vaker door particuliere beleggers als investeringsobject gezien en opgekocht. De druk op de woningmarkt voor lage en middeninkomens is hoog; vooral mensen met middeninkomens gaan de stad verlaten. Deze ontwikkelingen dragen bij aan kansenongelijkheid [21] en het risico is dat bepaalde groepen het steeds moeilijker krijgen op de woningmarkt. Het gaat dan naast kwetsbare mensen met bijvoorbeeld een laag inkomen of een lichamelijke of geestelijke beperking om mensen met middeninkomens die zelfredzaam zijn als bijvoorbeeld flexwerkers, zorgpersoneel en politieagenten[22]. Naast (markt)ontwikkelingen is leefbaarheid ook een onderdeel van kansengelijkheid. Deze kan in bepaalde wijken onder druk komen te staan. Dit heeft te maken met een concentratie van kwetsbare groepen in verschillende wijken van de stad. De leefbaarheid wordt onder druk gezet doordat mensen zich onveiliger voelen en de overlast toeneemt.
Een antwoord op toenemende kansenongelijkheid is het realiseren van gemengde en leefbare wijken. Daarbij is het van belang dat gemengd bouwen alleen niet voldoende is. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

4.2.2 Voorzieningen

In een aantrekkelijke stad zijn er voldoende en toegankelijke (maatschappelijke) voorzieningen. Er is ruimte nodig voor scholen, sportvoorzieningen, buurtcentra, theaters, wijkcultuurhuizen, gezondheidszorgvoorzieningen etc. Voorzieningen zorgen ervoor dat mensen elkaar tegenkomen en nodigen uit tot ontmoeting. Uit onderzoek blijkt dat de toegang tot voorzieningen onder druk staat door verschraling van het aanbod, schaalvergroting, vercommercialisering en de dringende behoefte aan bouwlocaties. De plekken die er wel zijn veranderen zo dat de meer welvarende bewoners zich daar beter thuis voelen. Dit gaat ten koste van de woonomgeving van andere (groepen) bewoners en kan leiden tot marginalisatie, uitsluiting en vermijding.[23]
Bij de groei van de stad is het van belang dat de gemeente naast het realiseren van woningen en diverse woonmilieus ook zorgt voor het realiseren van voldoende en hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen die toegankelijk zijn voor iedereen.



Banenbehoefte per sector (Stec Groep, 2020)

4.2.3 Werken en werkgelegenheid

De regio Utrecht scoort hoog als het gaat om concurrentiekracht, o.a. door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's. Mede dankzij haar gunstige vestigingsklimaat en centrale ligging is Utrecht één van Nederlands snelst groeiende economische regio's in Nederland.[24] Utrecht is goed voor ruim 9% van het BBP en vormt zowel voor personen- als goederenvervoer de draaischijf van Nederland. De werkgelegenheid in de regio Utrecht groeit in de zorg gemiddeld het sterkst, gevolgd door ICT, vervoer en opslag (logistiek), bouwnijverheid, groot- en detailhandel- en voedings- en genotmiddelenindustrie (Uit lange termijn verkenning Utrecht+, 2020). De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie.[25] (Future motions). In haar economische beleid koppelt de regio Utrecht de maatschappelijke opgaven (toekomstbestendige leefomgeving, gezonde mensen en waardevolle digitalisering) aan economische kansen (Regionale Economische Agenda, 2020). Vanuit deze maatschappelijke opgaven ziet de stad Utrecht voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs.
Door digitale technologie is werken flexibeler geworden qua plek en tijdstip. Werken op afstand lijkt een impuls te krijgen door de coronacrisis. Een aanzienlijk deel (ruwweg 40-60%) van de thuiswerkers tijdens de crisis verwacht na de coronacrisis vaker parttime thuis te werken.
Een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien. Dat betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt en voor distributiecentra toeneemt. Utrecht wijkt af van deze trend. Door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten zal het aantal vierkante meters detailhandel stabiel blijven (Stec Groep, 2020).

4.2.4 Mobiliteit



Het aantal verplaatsingen stijgt. Mensen zijn de afgelopen decennia steeds mobieler geworden en bewegen zich in complexere patronen dan vroeger. Het bevolkingsaantal in Nederland neemt toe. Dit leidt ertoe dat het nationale mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen aanloopt, vooral in en tussen stedelijke gebieden.[27]

Het aantal online-bestellingen van pakketten en maaltijden blijft stijgen. Dit gaat gepaard met een stijging van de bijbehorende vervoersmiddelen zoals bestelbussen[28], scooters en elektrische fietsen.

Door de noodzaak om de CO2-uitstoot drastisch te verminderen wordt het verkeer schoner en neemt het elektrisch vervoer toe. Meer mensen nemen de fiets in plaats van de auto, waarmee het gebruik van de openbare ruimte verandert. Ook komt autodelen steeds meer voor.

Snellere reistijden in het openbaar vervoer zijn positief voor de bereikbaarheid van banen[29], zeker als de werklocaties dichtbij OV-stations worden gesitueerd.

Thuis werken leidt tot minder verkeer en spreiding van verkeer over de dag. Door de corona-maatregelen zijn meer mensen thuis gaan werken, waardoor het OV minder gebruikt wordt en ook het aantal autoritten is verminderd. Het is nog onduidelijk wat de structurele effecten van deze pandemie zijn op het aantal verplaatsingen en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen.

Technologische ontwikkelingen bieden door nieuwe toepassingen van datagebruik kansen. Zo worden nieuwe mobiliteitsdiensten zoals ‘Mobility as a Service’ ingericht. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden, zijn een feit. In stedelijk gebied zijn in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen te zien, zoals elektrische steps. Het gebruik van autonome voertuigen wordt door nieuwe technologie ook mogelijk. Wat de impact op de stad van deze (en nog niet bekende) innovaties zal zijn, is nog niet te duiden.

Hoewel het vervoersysteem in Nederlandse steden is ingericht op het zo efficiënt mogelijk verplaatsen van grote groepen mensen, blijkt tegelijkertijd dat sommige groepen mensen hun bestemmingen in de stad moeilijk kunnen bereiken. Niet iedereen heeft in gelijke mate toegang tot vervoer of is in staat om zich door complexe verkeerssituaties te bewegen. Het is te duur, te tijdrovend en sommige mensen zijn niet (digitaal) vaardig genoeg[30].

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. Verkeersveiligheid is één van de meest genoemde buurtproblemen die inwoners opgelost willen zien. Van de Utrechters is 40% tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

Door de groei van de stad en de toenemende druk op de bestaande infrastructuur in brede zin (wegen, spoorwegen, fietspaden) is een verschuiving tussen de verschillende vervoersmodaliteiten nodig. De gemeente moet daarom sterker inzetten op duurzame en ruimte-efficiente vormen van mobiliteit. Tegelijkertijd is het van belang om fysieke en niet fysieke barrières en belemmeringen te beperken of te verwijderen, zodat het vervoerssysteem voor iedereen toegankelijk is. In woonstraten is meer verblijfsruimte nodig en zijn snelheidslimieten van 30 km per uur nodig om de verkeersveiligheid te vergroten. In het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040 wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid nader uitgewerkt.

4.2.5 Sporten en bewegen



Sporten is populair in Utrecht; in de recent gepubliceerde Atlas voor gemeenten komt Utrecht uit de bus als tweede stad in Nederland als het gaat om sportparticipatie. Utrechters blijven lid van verenigingen, terwijl landelijk het verenigingslidmaatschap voor sport onder volwassenen afneemt. Vooral voor hockey en voetbal is dit duidelijk, daar is de lidmaatschapsgroei groter dan landelijk en hoger dan je mag verwachten gezien de bevolkingsgroei.[31] Ook neemt het ongeorganiseerd (alleen) sporten of anders georganiseerde sport in de openbare ruimte toe, zoals yoga, bootcamp, freerun parcours, calisthenicspark, etc.[32]
Wandelen voor het plezier staat in Nederland bovenaan de lijst van meest ondernomen vrijetijdsactiviteiten.[33] Door de bevolkingsgroei, en met name de vergrijzing, zal dit verder toenemen[34]. Door een toename van het thuiswerken worden er meer ommetjes in de buurt gemaakt.
Kinderen spelen minder vaak en minder lang buiten: 18% speelde in 2006 minder dan 1 uur per dag buiten. In 2014 is dit aandeel gestegen tot 24%. Kinderen spelen in stedelijk gebied gemiddeld twee uur minder lang buiten dan kinderen in niet-stedelijke gebieden.[35] Wanneer er steeds minder ruimte overblijft voor speel- en verblijfsruimte in de eigen buurt, bestaat het risico dat deze trend zich verder doorzet. Mogelijkheden om laagdrempelig, dicht bij huis te kunnen spelen zijn essentieel om dagelijks buiten spelen voor alle kinderen mogelijk te maken.
Om georganiseerd sporten te kunnen faciliteren is het nodig dat de gemeente voldoende ruimte reserveert voor sportfaciliteiten, goed verspreid over de stad en toegankelijk voor iedereen. Voor ongeorganiseerd sporten is het van belang dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en sporten. Om te voorkomen dat de trend van minder buiten spelen zich doorzet, is het essentieel dat in de stad laagdrempelig en dicht bij huis voldoende mogelijkheden zijn, zodat kinderen dagelijks buiten kunnen spelen.[36]

4.2.6 Verduurzamen energie



Om de opwarming van de aarde te beperken tot 2 graden Celsius, zo mogelijk 1,5 graad, moet Nederland overstappen van fossiele brandstoffen op duurzame energiebronnen zoals zon en wind. Alleen zo kan Nederland bijdragen aan de klimaatdoelen van Parijs (2015). In het nationale Klimaatakkoord (2019) liggen de maatregelen en afspraken voor de energietransitie vast. Zo is het de bedoeling dat in 2050 de gebouwde omgeving een CO2-arme energievoorziening heeft. Dat kan alleen door het energieverbruik van woningen en gebouwen drastisch te verlagen, de energie die gebruikt wordt duurzaam op te wekken en de energie-infrastructuur aan te passen op gebruik van elektriciteit en warmtenetten in plaats van aardgas. Energiebesparing is een belangrijk onderdeel en richt zich op het isoleren en verduurzamen van gebouwen en op elektrisch vervoer. Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat in 2021 alle gemeenten in regionaal verband een strategie opstellen om tot meer opwekking en gebruik van duurzame elektriciteit en van duurzame warmtebronnen te komen. Bij de ontwikkeling van de stad is het nodig dat de gemeente zich er rekenschap van geeft dat voor het opwekken, opslaan en leveren van zonne- en windenergie fysieke ruimte nodig is, zowel boven als onder de grond. Denk aan zonnepanelen, warmtebuffers, windmolens en oplaadpalen. In een verdichtende stad, waar de ruimte schaars is, zal de gemeente de ruimte slim moeten gebruiken (multifunctioneel).
Ook een circulaire economie draagt bij aan de benodigde CO2-reductie. Door hergebruik wordt de economie afvalvrij, worden er minder nieuwe grondstoffen gebruikt en is er minder afval om te verbranden. Het vraagt om een radicale verandering van zowel economie als ruimte, ook van governance en financiering. De ambitie van het Rijk is om in 2050 een volledig circulaire economie te hebben. En om in 2030 een (tussen)doelstelling te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen)[37]. Een circulaire economie heeft een directe (ruimtelijke) invloed op de trends van wonen, mobiliteit, werken en groen.

4.2.7 Digitalisering



Digitalisering verandert onze samenleving. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Verschillende digitale platforms zorgen ervoor dat vraag en aanbod op een andere manier in de stad samenkomen, zoals Snappcar, Ticketswap, AirBnb en Uber. Nieuwe technologieën voor vervoersmogelijkheden zorgen ervoor dat de buitenruimte anders gebruikt gaat worden door bijvoorbeeld zelfrijdende auto's en drones die pakketjes bezorgen. Dat kan betekenen dat het beheer van de buitenruimte zich uitbreidt naar 'de lucht'.
Naast verschillende apps voor inwoners en bezoekers zorgen ook opkomende technologieën als sensoren, Internet of Things en kunstmatige intelligentie ervoor dat de stad op een andere manier gebruikt wordt. Dit biedt kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren. Tegelijkertijd brengt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Het gebruik van sensoren in de buitenruimte vraagt van de gemeente als beheerder om nieuwe kennis, vaardigheden en processen.
Digitalisering heeft ook in Utrecht ruimte nodig, boven- en ondergronds. Ruimte voor bekabelde en draadloze netwerken, uitrol van 5G, lokale datacenters en opstellingen voor sensoren (passantentellingen, luchtkwaliteit). De gemeente moet inspelen op een ander beheer van de buitenruimte dat aansluit bij de technologische ontwikkelingen.

4.3 Natuurlijk kapitaal

4.3.1 Klimaatverandering

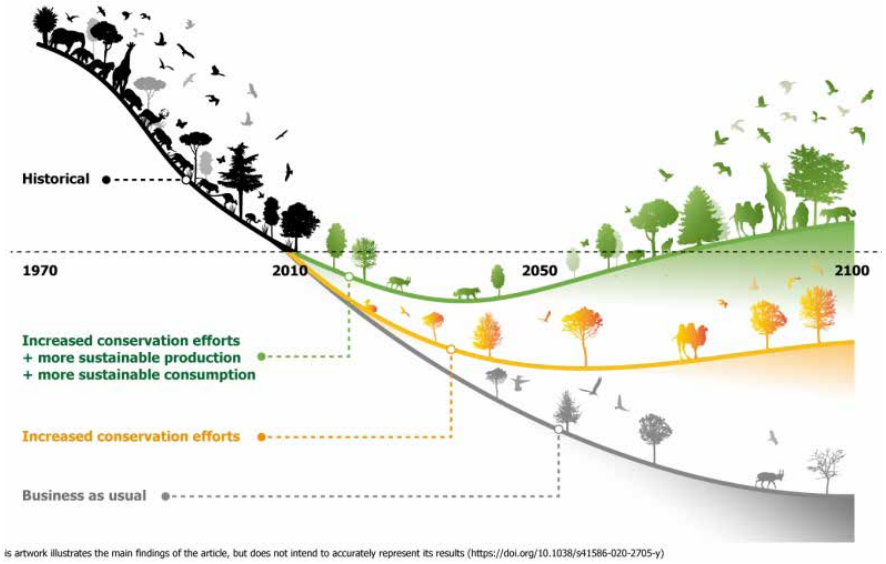


Het klimaat verandert. Het effect daarvan is overal zichtbaar: drukke parken, wateroverlast op straat en minder gladde wegen. De verwachting is dat de gemiddelde temperatuur stijgt en dat warme en tropische dagen steeds vaker voor komen. Hittegolven gaan vaker voorkomen, worden intenser en zullen langer duren. De hoge temperaturen hebben een negatieve invloed op de gezondheid, de nachtrust en de arbeidsproductiviteit.
De veranderende temperatuur heeft ook gevolgen voor de neerslag: nattere winters, hevige buien en een grotere kans op drogere lentes en zomers. Dit heeft gevolgen voor flora en fauna. Het groei- en bloeiseizoen begint bijvoorbeeld eerder, vogels nestelen eerder en hebben meer legsels.[38]

4.3.2 Biodiversiteit

Wereldwijd neemt de biodiversiteit af. Steeds meer inheemse planten- en diersoorten sterven in een hoog tempo uit. Dit komt door het verdwijnen van natuurgebieden, vervuiling, infrastructuur en klimaatverandering.[39] Ondanks dat intensivering van de landbouw en de verstedelijking in de 20e eeuw al zijn begonnen en ondanks de aanleg van nieuwe natuurgebieden, is er in Nederland nog maar 15 procent over van de inheemse planten- en diersoorten die in 1900 in ons land aanwezig waren. Het Europese gemiddelde ligt op 40 procent[40]. Door vermesting, verzuring, verdroging en versnippering van het leefgebied gaat in Nederland de biodiversiteit nog steeds achter uit.[41] Dit heeft gevolgen voor de natuurwaarde, onze gezondheid, voedselvoorziening, geneeskunde en bescherming tegen klimaatverandering. Een afname van de biodiversiteit heeft ook impact op de financiële sector, waar leningen uitstaan bij bedrijven die een hoog of zeer hoog risico lopen als bepaalde ecosystemen verdwijnen.

Klimaatverandering en afname biodiversiteit leiden er toe dat de gemeente bij de groei van de stad moet inzetten op meer en gevarieerder groen, waarbij ruimte is om extreme buien op te vangen.



Deze grafiek laat zien dat de wereldwijde afname van biodiversiteit kan worden gestopt met een geïntegreerd pakket van maatregelen gericht op natuurbescherming enerzijds en transformatie van het voedselsysteem anderzijds.
(IIASA in Planbureau voor de Leefomgeving)


2,5

5 De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar

Met een groeiend aantal inwoners in het vooruitzicht en de trends en ontwikkelingen die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, staat de gemeente Utrecht de komende twintig jaar met de samenwerkingspartners voor een aantal fikse opgaven. Een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen, toevoeging van groen in de stad, meer maatschappelijke voorzieningen, ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen en een aantal stevige maatregelen op het gebied van het verkeer en de bijbehorende infrastructuur. Denk aan meer hoogwaardig OV, meer voetgangers- en fietsverbindingen, minder autoverkeer, systemen van autodelen en parkeren aan de rand van de stad. Daarbij heeft Utrecht de ambitie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. En dat alles met oog voor behoud van de Utrechtse kwaliteiten zoals erfgoed, compactheid en de menselijke maat.
Kortom: de ontwikkeling van de stad gaat veel verder dan alleen de woningbouwopgave. Om die opgaven in beeld te brengen, zijn specifieke methodieken ontwikkeld: de Utrechts barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen, de pixelstudie en de 3D-tegel. In dit hoofdstuk worden in paragraaf 1 deze methodieken uitgelegd. Vervolgens staan in paragraaf 2 de opgaven en ambities voor de komende twintig jaar beschreven. Hoe de gemeente aan de ruimtevraag van al die ambities zo veel mogelijk kan voldoen, staat in paragraaf 3.



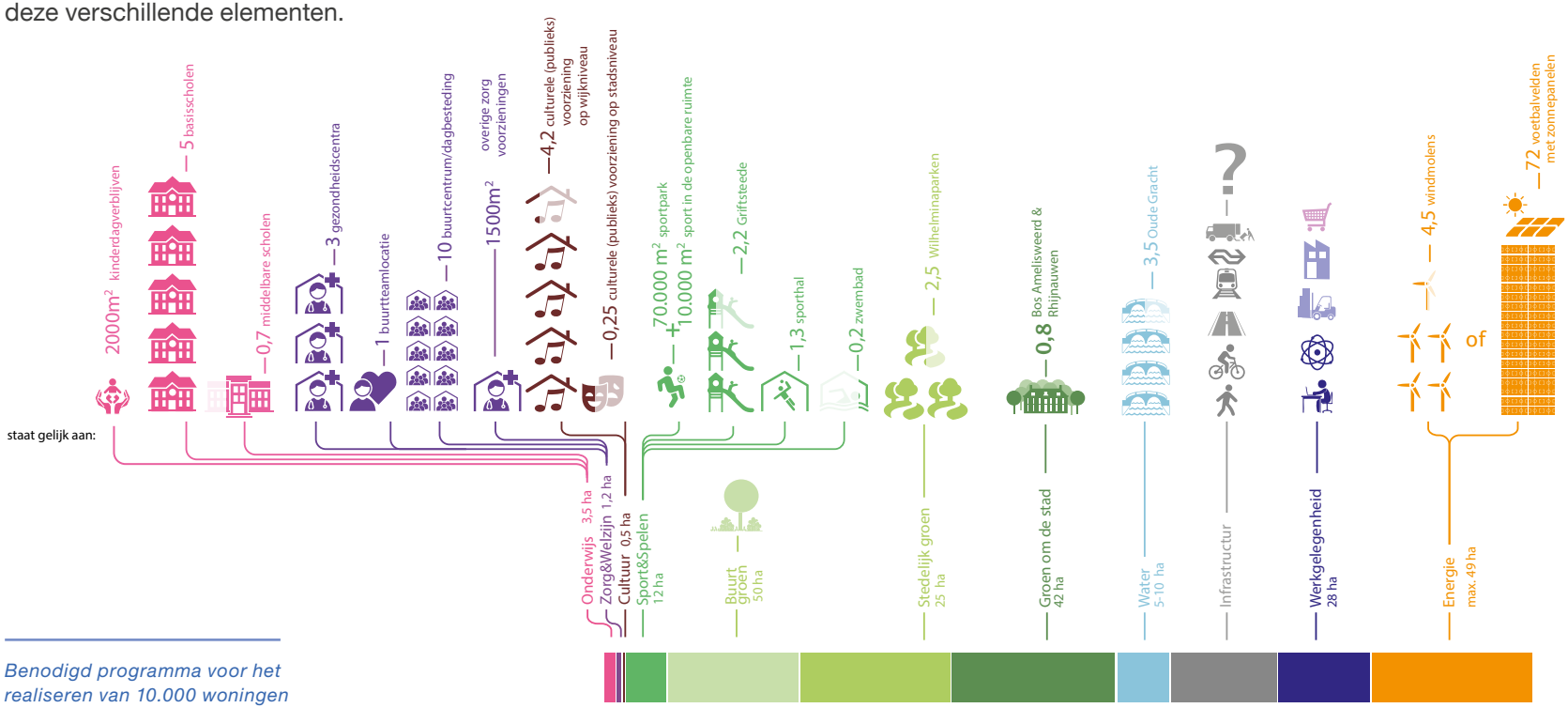
Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

5.1 Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040

5.1.1 De Utrechtse Barcode

De Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen geeft schematisch weer wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. De barcode is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangevuld met trends en ontwikkelingen. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. Zo betekent meer woningen dat ook meer banen en meer groen moeten worden toegevoegd. De barcode laat in één oogopslag de onderlinge verhoudingen zien tussen deze verschillende elementen.

De barcode geeft een kwantitatief beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor de groei van de stad. Op basis van de barcode wordt zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-220 hectare extra ruimtevraag met zich meebrengt voor andere functies, zoals groen, werklocaties, infrastructuur, energie, etc. Door op deze manier naar de ruimte te kijken, werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad en wordt voorkomen dat extra woningbouw zorgt voor te hoge druk op bijvoorbeeld scholen of groenvoorzieningen. In paragraaf 5.3 staat beschreven hoe Utrecht de barcode op intelligente wijze toepast, door functies met elkaar te combineren en op die manier ruimte te winnen.



Benodigd programma voor het realiseren van 10.000 woningen

Zoals gezegd brengt de barcode de kwantitatieve opgave in beeld; die in alle ruimtelijke ontwikkelingen verrijkt moet worden met de kwalitatieve opgave. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven moeten ruimtelijke ontwikkelingen altijd bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en met oog voor de menselijke maat.

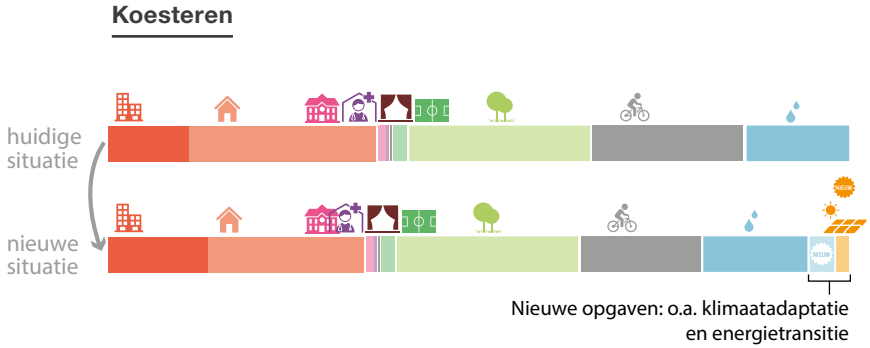
Vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden

Voor de groei van de stad en het verder ontwikkelen van de gebieden in de stad zijn vier hoofdrichtingen gekozen: koesteren, inbreiden, transformeren en uitleggen. De barcode is voor elk van deze perspectieven anders.



In de delen van de stad waar geen grote groeimogelijkheden zijn, is *koesteren* en versterken van bestaande kwaliteiten het belangrijkste. Dit betekent dat de barcode die daar op dit moment aanwezig is vooral zal verkleuren als gevolg van transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar die voortkomen uit de ambitie om alle gebieden een bepaald gezond leefbaarheidsniveau mee te geven. Daarin zijn grofweg twee varianten te onderscheiden:

1 Actualisatie: meenemen van deze bestaande gebieden naar een actueel niveau van bijvoorbeeld groenvoorziening en mobiliteitssysteem die bij de staat van de stad passen, zoals deze nu is en zoals deze binnenkort zal worden. De huidige voorzieningen zijn soms niet meer toereikend bij de schaal van de stad en de verwachtingen van de huidige tijd. Dat niveau moet worden aangepast om ook in bestaande gebieden een gezonde, leefbare stad te kunnen cultiveren waar mogelijk en ontwikkelen waar nodig.
2 Adaptatie: transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar aan moderne elementen voor een gezonde, leefbare stad, zoals klimaat en energie.



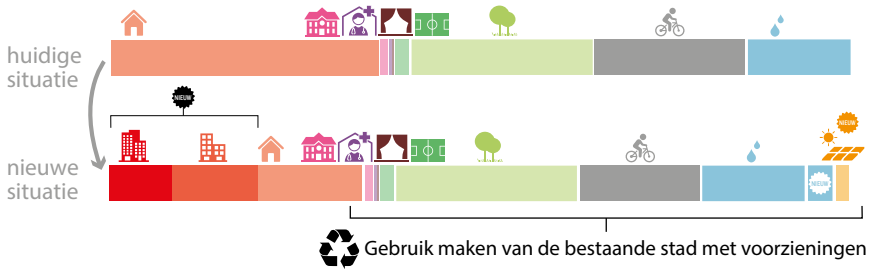
Bij *inbreiden* vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een deel voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het verschilt per locatie en per functie hoeveel toevoeging gewenst en mogelijk is.

Bij *transformeren* vindt er een verandering van gebruik plaats (bijvoorbeeld van werken sec naar gemengd). Dit vraagt om een aanpassing van het voorzieningenniveau. Er zullen zeker voorzieningen moeten worden toegevoegd om de ontstane druk op de voorzieningen binnen de bestaande stad op te lossen. Transformatiegebieden lenen zich goed voor het adequaat opvangen van de groei door slimmer ruimtegebruik. Bijvoorbeeld door multifunctioneel gebruik van locaties, door het beter benutten van overcapaciteit of door voorzieningen beter bereikbaar te maken. De barcode voor een transformatiegebied zal daardoor meer functies kunnen bevatten per hectare dan een koestergebied. Het kan ook zijn dat functies niet per sé in dit gebied passen. De gemeente kijkt dan of dit in de nabijheid kan.

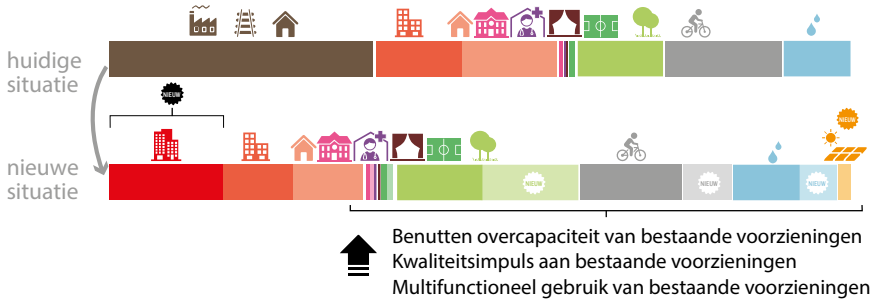
Uitleggen: aan de rand van de stad zal de barcodesprong het grootst zijn, omdat het overgrote deel van de barcode nog moet worden gerealiseerd. Dat geldt vooral voor voorzieningen die niet in de nabijheid aanwezig zijn, zoals sportvelden, scholen en parken. Dit heeft ook gevolgen voor het bijbehorende kostenplaatje. Hierbij is het belangrijk dat de nieuwe gebieden niet ten koste gaan van investeringen in gezond stedelijk leven in de bestaande stad.

De volgende paragraaf beschrijft de opgaven, de kaders en ambities richting 2040 met soms een doorkijkje naar 2050. Het zijn in feite de afzonderlijke elementen in de Utrechtse barcode. Paragraaf 5.3 laat zien dat de ruimte in de stad efficiënt benut kan worden door de barcode op een intelligente manier toe te passen. Dat kan door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken.

Inbreiden



Transformeren



Uitleggen



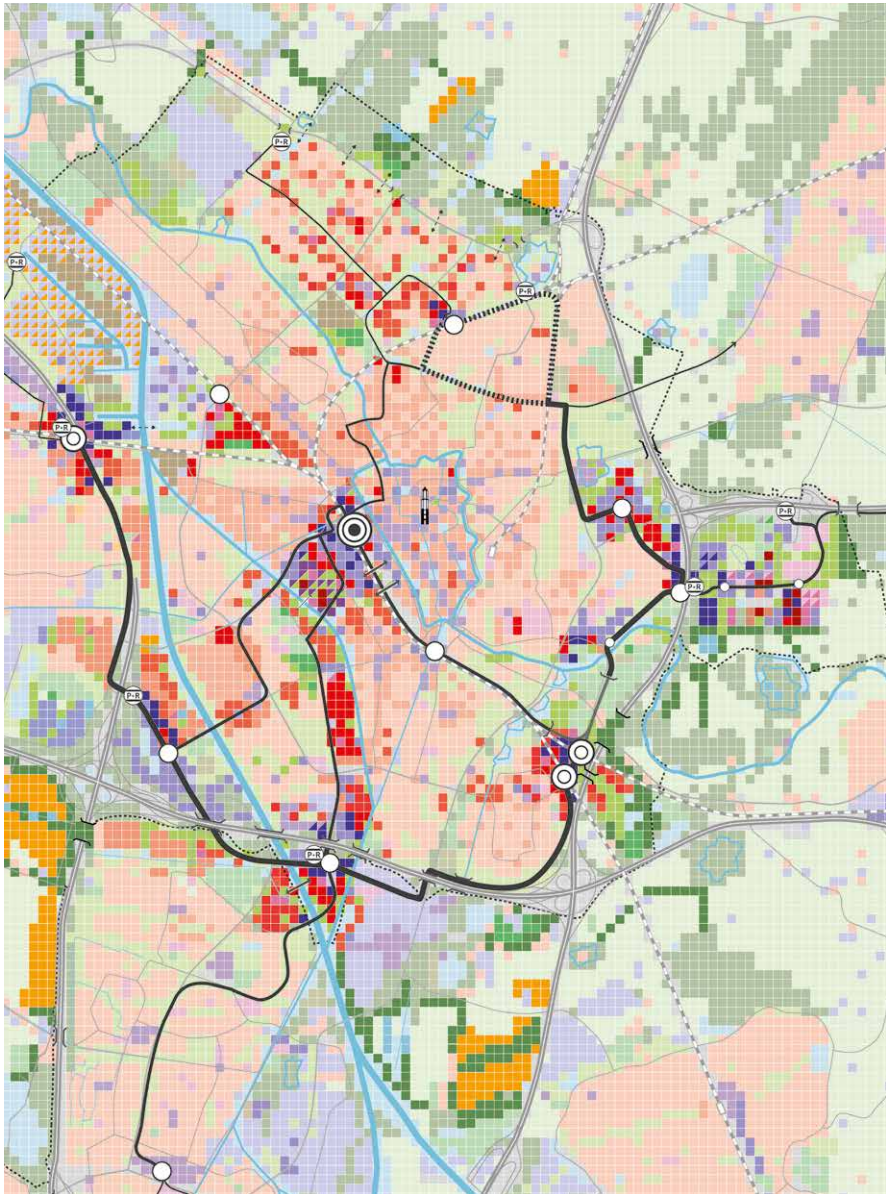
5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels

Naast de barcode – die de kwantitatieve opgave weergeeft – zijn twee andere methodieken ontwikkeld om de reikwijdte van de mogelijkheden te bestuderen: de pixelstudies en de 3D-tegels. De pixelmethodiek schetst in kwantitatief opzicht welk programma waar in de stad een plek zou kunnen krijgen (grote ruimteclaims op stedelijk niveau). De 3D-tegels laten op buurtniveau zien hoe dit er in kwalitatief opzicht uit kan zien (kleine ruimteclaims). Hieronder wordt de werking van beide methodieken uitgelegd.

Programmering op stedelijk niveau (pixelstudies)

Voor de pixelstudies is de stad verdeeld in pixels ter grote van één hectare (100 bij 100 meter). Deze hectarehokjes zijn vervolgens ingekleurd met de kleur van de meest dominantie barcodefuncties (bijvoorbeeld wonen, kantoren, stedelijk groen, sport). In het geval van wonen zijn contrasten toegevoegd, die de verschillende dichtheden aangeven. Kanalen, wegen en spoorwegen zijn qua ruimteclaim (in een aaneengesloten hectare) niet altijd zichtbaar, maar wel cruciaal voor het al dan niet functioneren van een stad (verbinding en/of barrière). Daarom is infrastructuur wel in lijnen ingetekend.

Vervolgens is gekeken welke van de pixels in aanmerking komen voor een eventuele verkleuring / transformatie en welke niet. Na de toevoeging van de harde plancapaciteit (conform Meerjaren Perspectief Ruimte) zijn de overige pixels in de nabijheid ingekleurd volgens de barcodenormen.



Voorbeeld pixelstudie

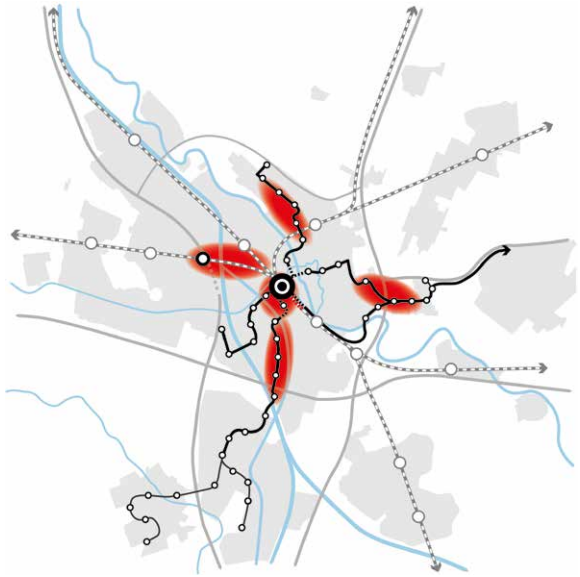
Omdat na de realisatie van de harde plancapaciteit nog een ambitie van 20.000 woningen bestaat, is een drietal modellen gemaakt:

Het concentrische model gaat door op de binnenstedelijke verdichting. Het mobiliteitssysteem is en blijft gericht op Utrecht Centraal in de vorm van nieuwe tramverbindingen de rest van de stad en regio hiermee verbinden. Langs deze assen is zoveel mogelijk gezocht naar mogelijkheden voor verstedelijking en verdichting.

Het polycentrische model zet in op nieuwe stedelijke knopen rondom treinstations en (nieuwe) HOV-haltes. Hiervoor wordt een nieuw HOV-systeem aangelegd dat deze knooppunten met de rest van de stad en regio verbindt: het wiel met spaken.

Het excentrische model laat de ontwikkeling van Rijnenburg zien als nieuwe uitleglocatie van de stad en wat daarvoor nodig is aan mobiliteitsmaatregelen en barcodevoorzieningen.

In de pixelstudies zijn voor deze drie modellen de woningen opgenomen in dichtheden van 50, 100, 150, 200 en 300 woningen per hectare. Vervolgens zijn de overige barcode elementen toegevoegd (voorzieningen, groen, energie, werken en mobiliteitsmaatregelen. De drie kaarten die hieruit voortkwamen zijn doorgerekend in hectares en kosten, en getoetst aan de nota van Uitgangspunten voor de RSU 2040 die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld.



Het concentrische model

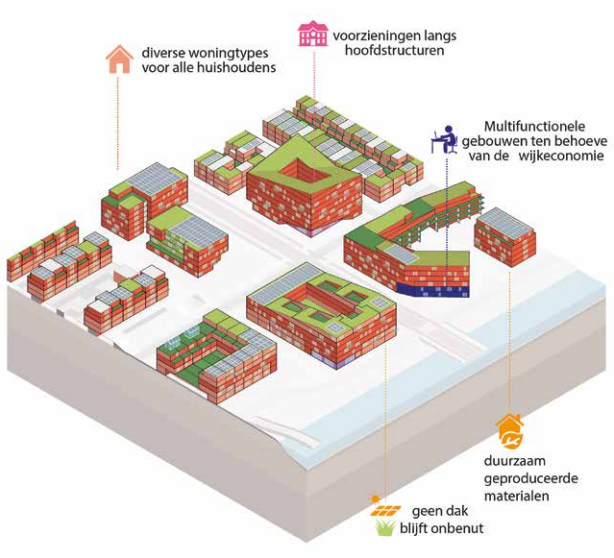


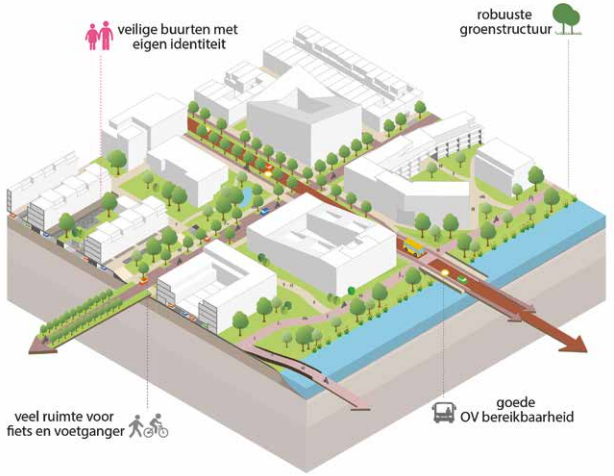
Het polycentrische model



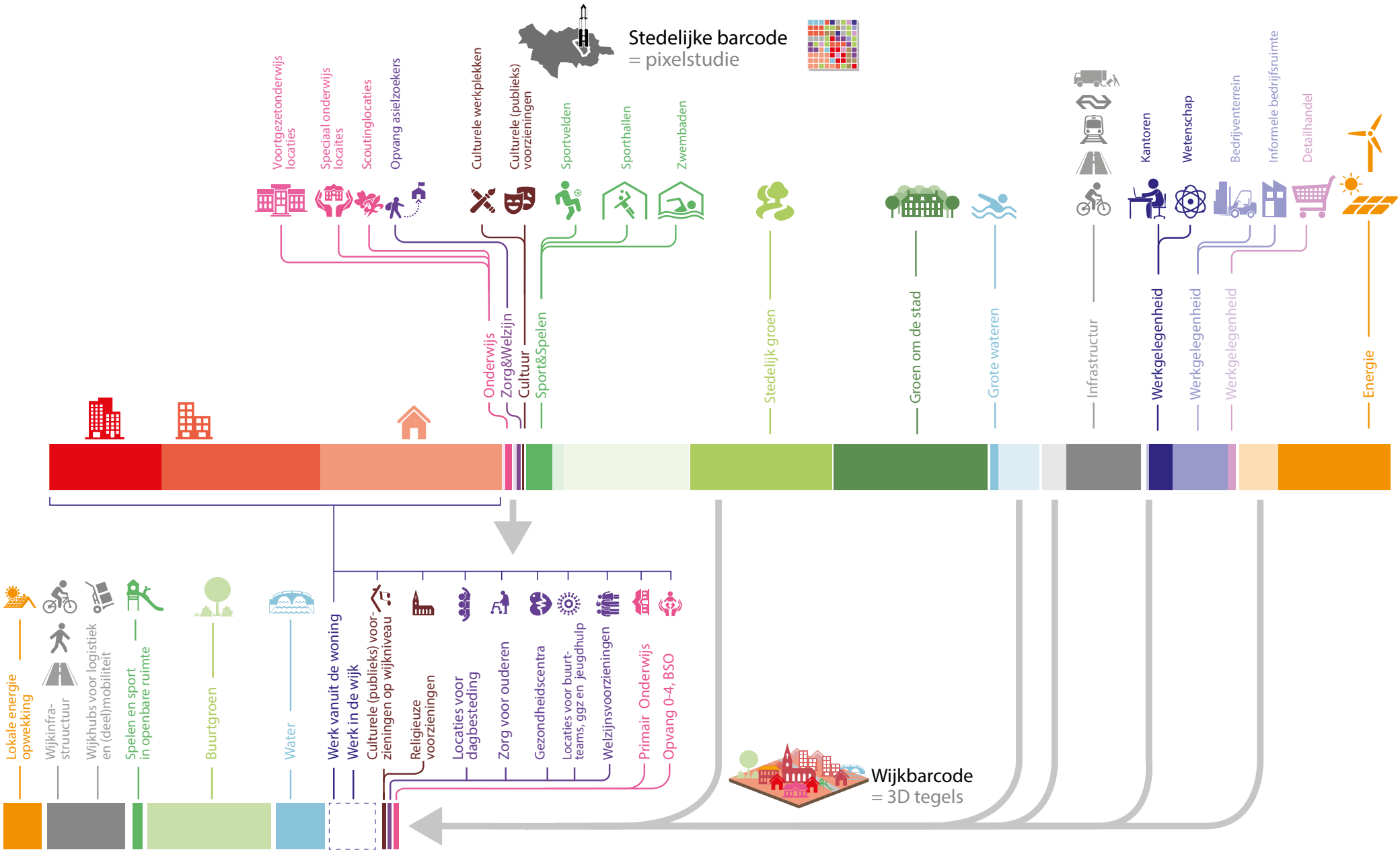
Het excentrische model

Dichtheden en functiemenging op buurtniveau (3D-tegels)
Om een kwalitatieve component toe te voegen zijn 3D-tegels ontwikkeld die inzoomen op de pixels. Daarmee wordt het bijvoorbeeld mogelijk om ook elementen als functiemenging en multifunctioneel gebruik van ruimte te laten zien.
Voor wonen laten de tegels zien aan welke woonmilieus en woningtypes kan worden gedacht bij welke dichtheid (zie paragraaf 5.2.2). Dit is gedaan door vier tegels met dezelfde dichtheid naast elkaar te leggen, telkens met een andere referentie van een bestaande wijk als achtergrond. Ook wordt zichtbaar welk programma (barcodekleuren) in de gebouwen zelf en in de openbare ruimte zit.





3D-tegels



De barcode is opgebouwd uit twee schaalniveaus: van de stad en de wijk

5.2 De grote opgaven voor Utrecht

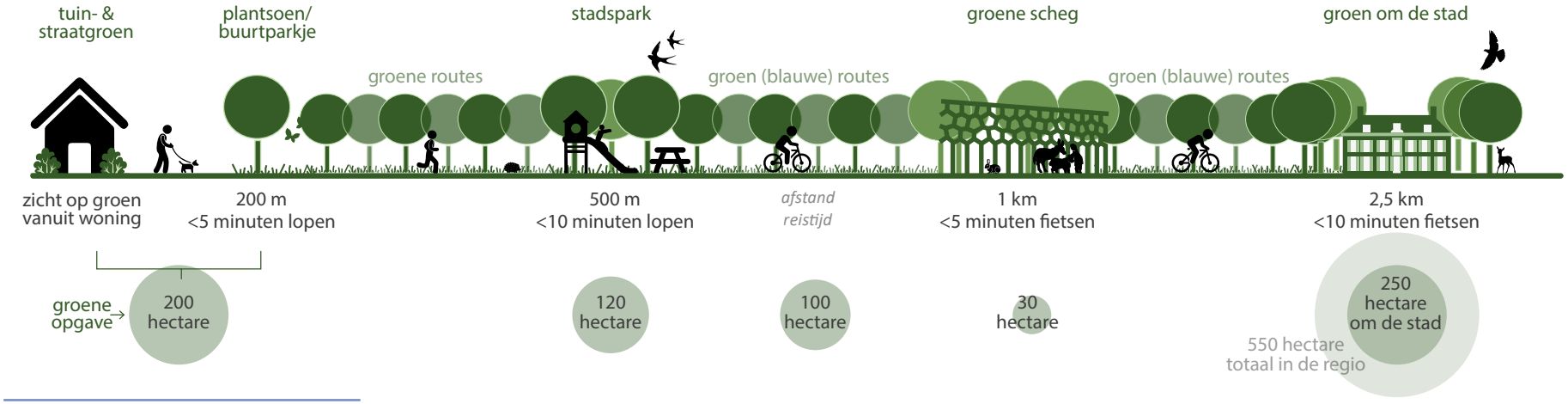
In deze paragraaf zijn de belangrijkste ruimtelijke opgaven, kaders en ambities op een rij gezet voor achtereenvolgens groen/klimaat, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit, energie, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit.

5.2.1 Groen en klimaatbestendig

Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen voor stedelijke ontwikkeling. Groen dichtbij huis en voldoende groen in de stad is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen nabij woningen zorgt voor verkoeling en wateropvang. Daarnaast is groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad.

In 2040 is groen op een natuurlijke manier onlosmakelijk verbonden met het dagelijks leven en onze gezondheid. Het is belangrijk dat groen voor iedereen bereikbaar is en van goede kwaliteit voor zowel mensen, dieren als planten. In 2040 woont of werkt praktisch iedereen in een omgeving met voldoende en aantrekkelijk groen. Als inwoner, werknemer en bezoeker van Utrecht in 2040 zie en ervaar je groen zodra je de deur uitstapt van je woning, bedrijf of de trein. In de (woon)straten is ruimte gemaakt voor bomen, planten en bloemen in boomspiegels of plantvakken.
Op korte afstand van de woning genieten inwoners van groene pleinen, groene speel- en sportplekken, plantsoenen, buurtparkjes en stadstuinen. De daken, gevels en tuinen van woningen zijn groen. Regenwater wordt opgevangen, nuttig gebruikt en ter plaatse vastgehouden en geïnfiltreerd. Niet alleen de straat en buurt worden groener, maar ook nieuwe en verbeterde routes, stadsparken en groengebieden om de stad dragen bij aan de groene stad.

De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving. Utrecht wil dat voorkomen en kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Dit kan alleen als groen op een gelijkmatige manier meegroeit met de rest van de stad. Daarnaast werkt Utrecht in regionaal verband aan de gevolgenbeperking van



Een divers landschap op alle schaalniveaus

overstromingen onder leiding van de Veiligheidsregio Utrecht. Mogelijk leidt de klimaatverandering tot een extra ruimtelijke opgave, namelijk het water-robuust inrichten van de stad.

Groen groeit mee

Utrecht neemt het raamwerk van groen, water en landschap als basis voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil 'vergroenen' op alle schaalniveaus.
Dat begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen (straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Hierbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld bij de eigen gebouwen en gebiedsontwikkelingen. Daarnaast nodigt de gemeente ook inwoners zelf uit om hun eigen omgeving te vergroenen.

De groei van het aantal inwoners (en het aantal woningen) vereist dat er groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de gemeente proactief aan groen werkt als onderdeel van de integrale bouw- en ontwikkelopgave (zie ook paragraaf 5.3). Zo zorgt de gemeente er voor dat de stad aantrekkelijk en leefbaar blijft. Daarom geldt het principe "Groen tenzij". Utrecht gaat voldoende groen en voldoende gevarieerd groen dichtbij realiseren voor mens en dier. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Groene buitenruimte binnen looptijd vanaf elke woning in Utrecht, waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes)
- Groene recreatiegebieden rond de stad zijn via een groene fiets- of wandelroute goed bereikbaar
- 75 m^2 openbaar groen per huishouden in de stad plus 40 m^2 groen om de stad (zie voor nadere definiëring van doelstelling en indicator de gemeentelijke begroting 2021: utrecht.begroting-2021.nl). Dat is de huidige situatie; de gemeente wil dat bij de verdere ontwikkeling van de stad – berekend op stedelijk niveau - als uitgangspunt behouden.
- Streven naar 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de stad
- Versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad
- Regenwater vasthouden waar het valt (sponswerking van de bodem). Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien
- Borgen van waterveiligheid / beperken van gevolgen van overstroming
- Het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad
- Groen moet multifunctioneel zijn en zoveel mogelijk waarden te dienen (bijvoorbeeld klimaatbestendig, biodiversiteit, gezondheid, ontmoeting)

Schaalsprong Groen op vijf schaalniveaus

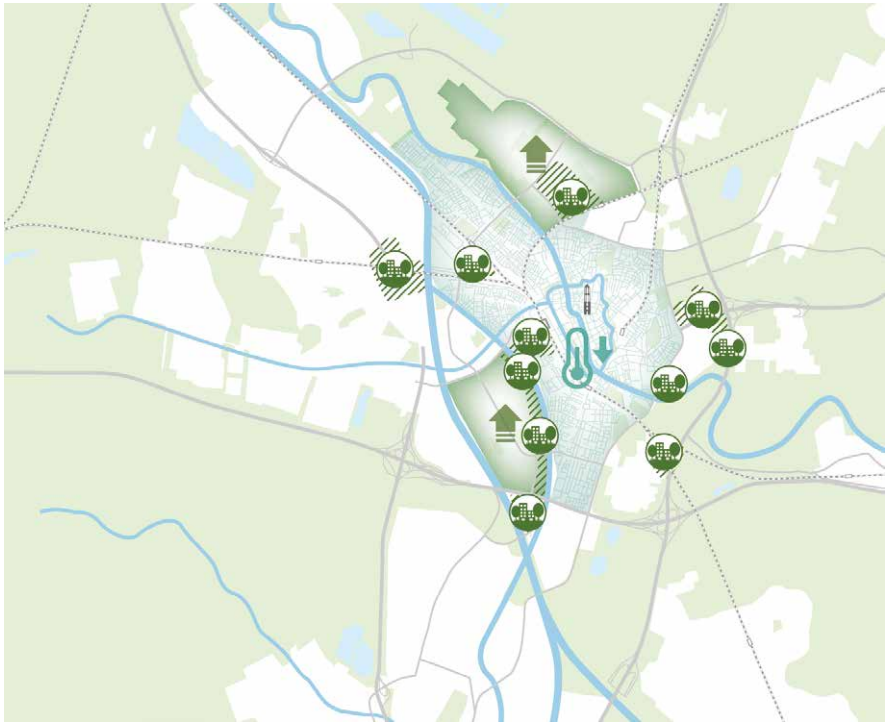
De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad, zodat Utrecht er in 2040 daadwerkelijk anders uit ziet dan in 2020.
Groen wordt toegevoegd op vijf ruimtelijke schaalniveaus:

Schaalniveau 1: Groene straten: bestaand en nieuw

Hoe dichterbij het groen, hoe groter de toegankelijkheid en het gezondheidseffect is voor de inwoners. Het groen rond de woning geeft vooral zicht op groen. Groen in de buurt is belangrijk voor bewegen en voor het kunnen maken van een groen ommetje in de buurt. Het vergroenen van buurten vraagt om samen met bewoners de directe leefomgeving anders in te richten. Dit kan gaan om private ingrepen zoals in tuinen, op daken en gevels als de herinrichting van de openbare ruimte. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje. Deze groene plekken zijn belangrijk als 'coolspots' op warme dagen en bieden ruimte voor spelen, sporten en verblijven voor kinderen en kwetsbare groepen.

Kansen om groen toe te voegen liggen er door het weghalen van overbodige verharding, door een andere balans in parkeren op straat, de ondergrond te ordenen en door de herinrichting van straten van 50 naar 30 km/uur. De opgave bestaat uit het vergroenen van minimaal honderden woonstraten. Dit betekent het toevoegen van minimaal 200 hectare aan groen in de directe woonomgeving.





kwalitatieve verbetering van het groen

groeninclusief ontwikkelen

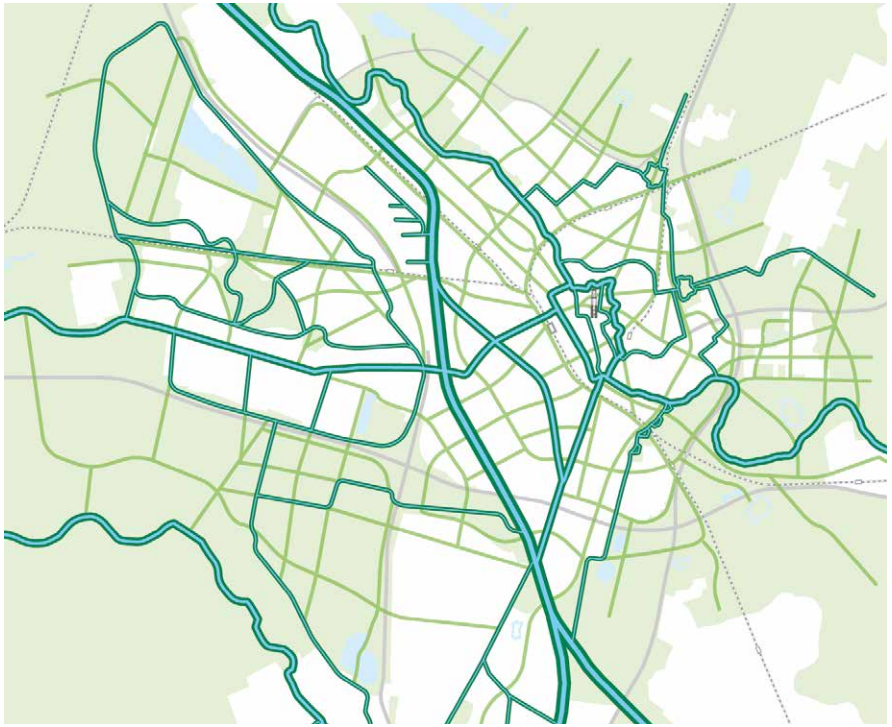
vergroening/verkoeling groenarme wijk

Impressie van mogelijkheden voor extra groen

Schaalniveau 2: Groenblauwe routes

Door Utrecht lopen groene- en groenblauwe routes. Dit netwerk wordt uitgebreid. De routes verbinden buurten en wijken en daarmee ook de stad met het omliggende landschap. Groenblauwe routes zijn verbonden aan de waterlopen van Utrecht zoals kanalen, rivieren en singels (zoals het Rondje Stadseiland). Groene routes bestaan uit onder andere oude bebouwingslinten, zoals de Koningsweg en doorgaande fiets- en wandelroutes, zoals de Oosterspoorbaan. Het groenblauwe netwerk heeft belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendige stad, beleving, beweging en ook om te ontspannen.

Belangrijke opgave is het verder ‘vergroenen’ van de routes door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers en door fiets- en wandelroutes te vergroenen. Daarnaast is een belangrijke opgave ervoor te zorgen dat de stadsboulevard, rivieren, kanalen en spoorwegen geen barrières meer vormen in de stad. Ook ligt er de opgave om stad en het omliggende landschap beter te verbinden door barrières te slechten zoals de A12, de A27 en de NRU. Voor de inrichting van de verbindende routes kiest de gemeente – op grond van de klimaatopgave - voor minimaal 40% schaduw op de routes voor fietsers en wandelaars. Het gaat om een vergroeningsopgave van minimaal 100 hectare.

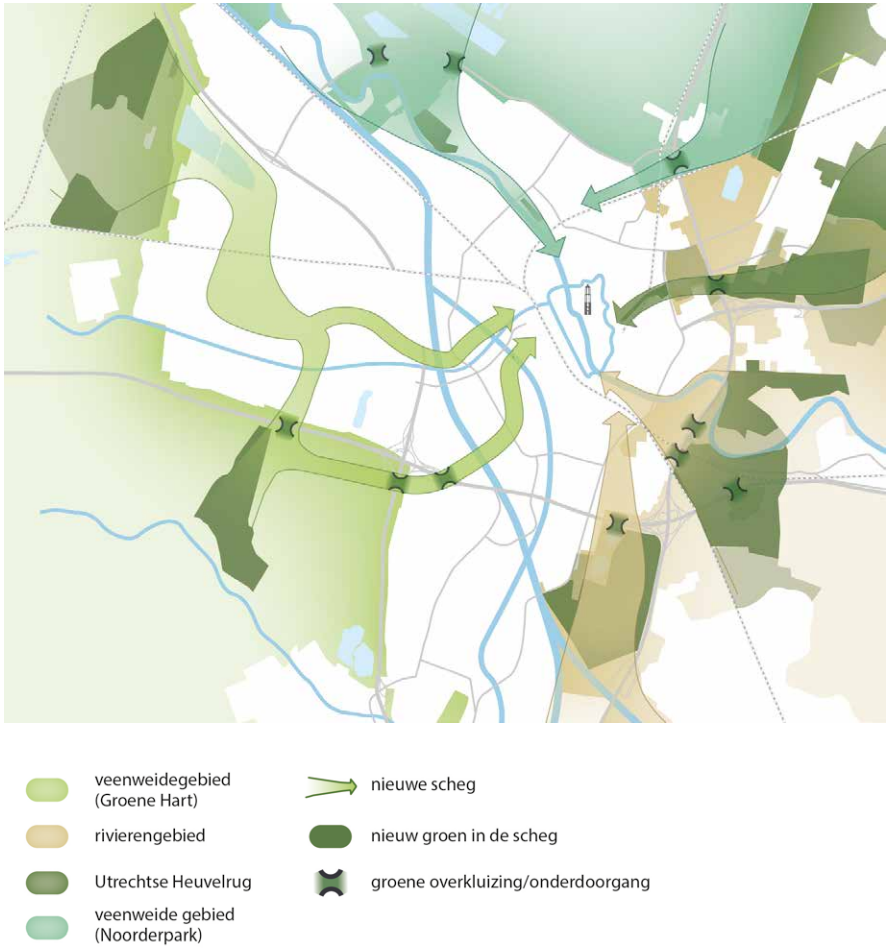


Schaalniveau 3: Nieuwe parkgebieden in de stad

Utrecht heeft verschillende stadsparken. Bij de ontwikkeling van de stad zijn nieuwe stadsparken nodig, omdat de gebruiksdruk van de bestaande parken toeneemt en niet alle (nieuwe) inwoners binnen 500 meter toegang hebben tot een dergelijk park. Voldoende en ook toegankelijke parken zijn van belang voor (nieuwe) woonbuurten met relatief weinig private buitenruimte. Het is dan extra belangrijk om in de nabijheid stevige parken te realiseren waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden, mensen elkaar kunnen ontmoeten, bewegen en actief kunnen zijn. Groene longen in de stad die zorgen voor ruimte, rust, verkoeling en natuur.
Nieuwe parken ontstaan door het samenvoegen van bestaande parken of plantsoenen of door de aanleg van nieuwe parken door onder andere meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast biedt het uitbreiden van bestaande parken ook kansen zoals bij Park Transwijk. Dit kan door binnen het park na te denken over de programmering en het ruimtebeslag binnen bestaande functies. Een parkachtige omgeving kan ook worden gerealiseerd door woonbuurten zo te ‘vergroenen’ dat deze in een parkachtige setting komen te liggen. Het ontwikkelen van dit soort parkgebieden vraagt om een intensieve samenwerking met partners in de stad. De opgave bestaat uit het toevoegen van minimaal 120 hectare aan groen.



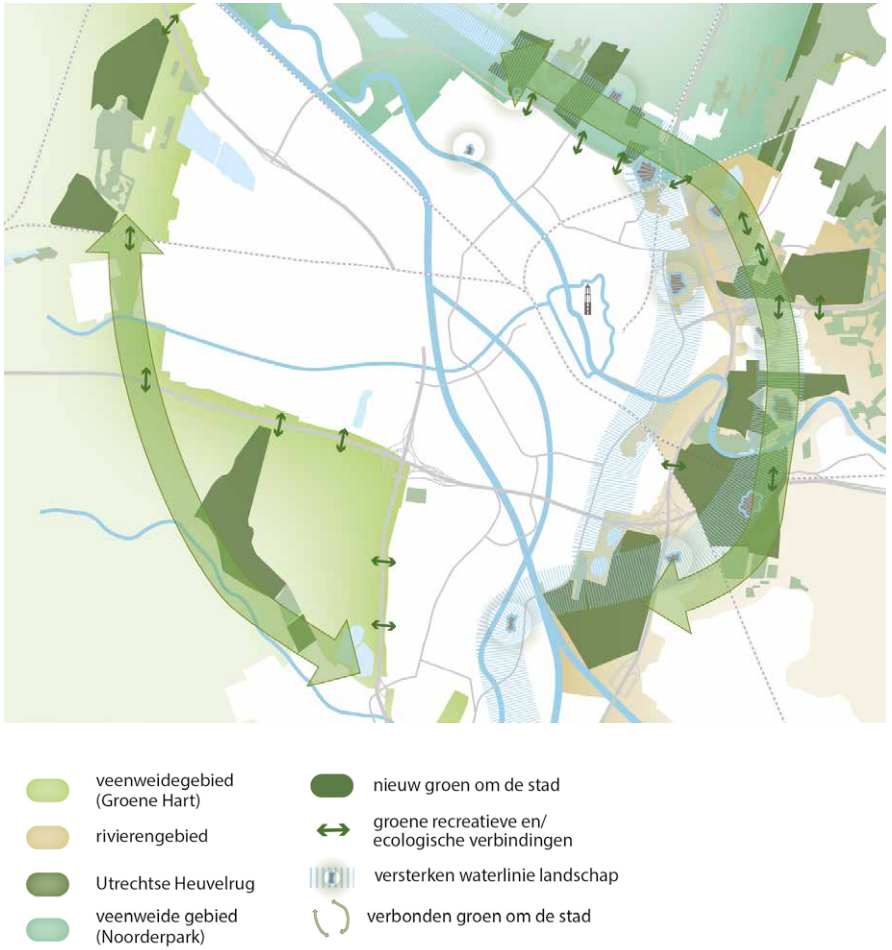
Schaalniveau 4: Groene scheggen die stad en landschap verbinden
De scheggen in de stad verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Daarmee krijgt het stedelijk gebied van Utrecht een steviger verbinding met de waardevolle natuur- en cultuurhistorische gebieden om de stad; Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie, landgoederen, Utrechtse Heuvelrug, Veenweidegebied en meer.
Voor de groene scheggen bestaat de opgave uit de aanleg van groene scheggen van in totaal minimaal 30 hectare. Idealiter bestaan scheggen in de stad uit groenblauwe gebieden van 60 tot 100 meter breed. De groenblauwe routes langs rivieren en kanalen zijn vaak onderdeel van een scheg. In het landschap wordt de scheg verbreed tot een landschapspark. Integraal verbonden met de aanleg van groene scheggen is het beter benutten van het landschap, het verbeteren van de bereikbaarheid en het toevoegen van recreatiegebied.
Om de scheggen en de landschappen om Utrecht met elkaar te verbinden, is het cruciaal dat infrastructurele barrières worden geslecht door nieuwe groene verbindingen te maken. Dit betreft het realiseren van minimaal acht nieuwe overkappingen en onderdoorgangen over/onder bestaande grootschalige infrastructuur (snelwegen, provinciale wegen, spoorwegen).



Schaalniveau 5: Groen om de stad

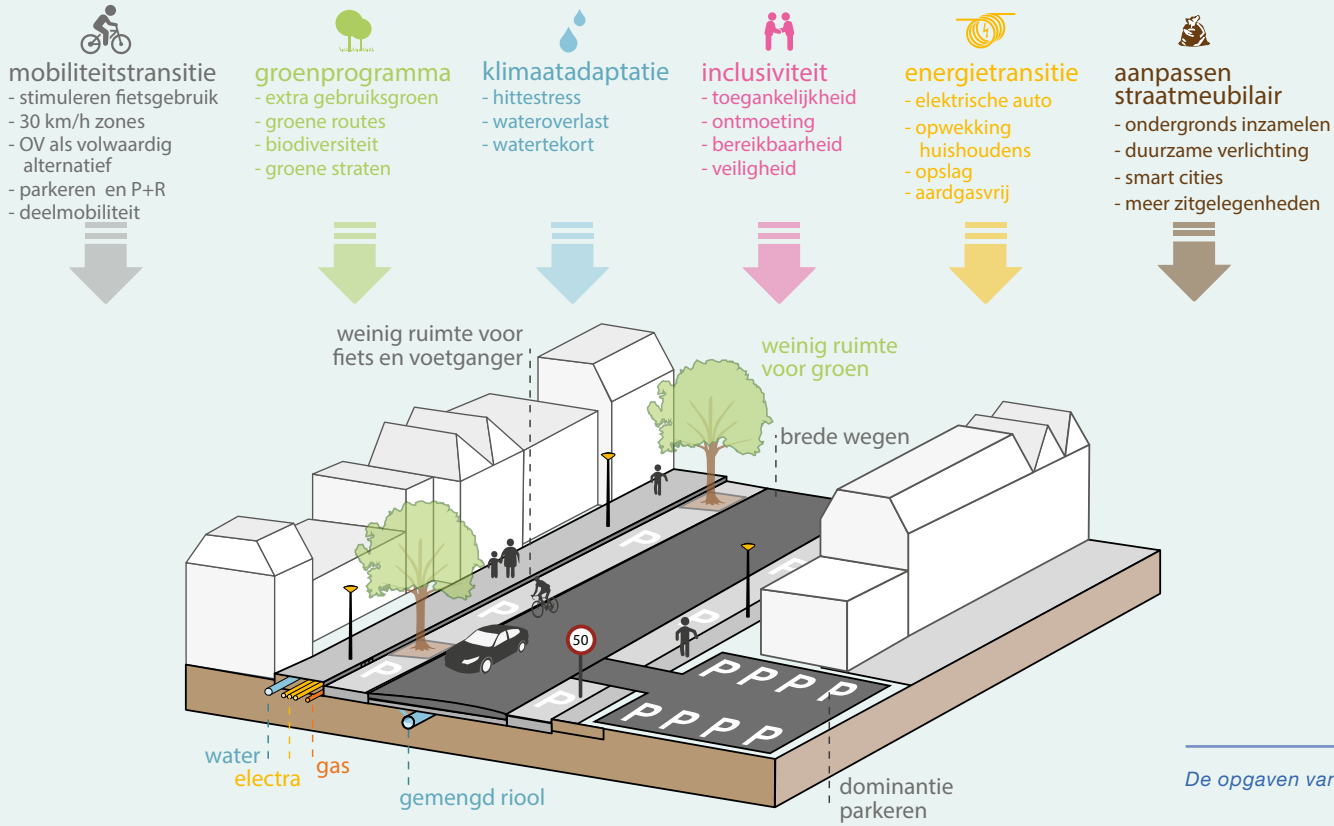
Om de binnenstedelijke groei van de stad vorm te kunnen geven is het beter benutten van het landschap in de stadsranden essentieel. Dit zijn gebieden met bijzondere natuurwaarden, het zijn waardevolle cultuur¬landschappen en belangrijk voor dag-recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, sporten, verblijven en ontmoeten. Met de ontwikkeling van nieuwe knooppunten aan de randen van de stad krijgen de stadsranden meer betekenis voor de inwoners van Utrecht.

In het groen om de stad gaat het om het vinden van de juiste balans tussen recreatie, bescherming bos en natuur (Natuurnetwerk Nederland), cultuurhistorie en (stads)landbouw. Het landschap breed benutten omvat ook het verkennen van de mogelijkheden voor de energietransitie en sportvoorzieningen voor specifieke deelgebieden. In totaal is er voor een regionale opgave van 100.000 woningen een toevoeging van minimaal 550 hectare groen (waarvan 250 hectare ten behoeve van de groei van de gemeente Utrecht) in de directe stadsrand bij de verstedelijkingsopgave noodzakelijk. Gegeven de regionale taakstelling voor woningen voor de stad Utrecht zal een groot deel van deze opgave in de stadsrand van Utrecht moeten worden gerealiseerd. Omdat veel van deze gebieden grenzen aan buurgemeenten of zelfs in buurgemeenten liggen, wordt in regionaal verband samengewerkt met de buurgemeenten in het Ruimtelijk Economisch Programma (REP).



Integrale aanpak van de openbare ruimte

De openbare ruimte is de huiskamer van de stad. Hier vindt het grootste deel van het (sociale) stedelijk leven plaats: ontmoeten, ontspannen, verplaatsen, spelen en bewegen. Daarnaast levert de openbare ruimte een belangrijke bijdrage aan het functioneren van de stad als geheel: het zorgt voor ons (drink) water, ecosysteemdiensten, riolering, communicatie, elektriciteit en warmte. Doordat de stad (binnenstedelijk) groeit wordt het steeds drukker in die openbare ruimte: er zijn er steeds meer mensen op dezelfde plek op hetzelfde moment. Ook ondergronds wordt het drukker, omdat meer mensen water, energie en communicatie nodig hebben. Daarbovenop komt nog de energietransitie die meer ruimte vraagt voor transport en opslag en klimaatadaptatie dat vraagt om verkoeling van de stad en het bufferen en opvangen van water. Ook de mobiliteitstransitie vraagt om een andere indeling van de openbare ruimte. Dit betekent onder andere dat de komende jaren honderden straten opnieuw ingericht worden. Al deze opgaven kosten ruimte, onder en boven de grond.

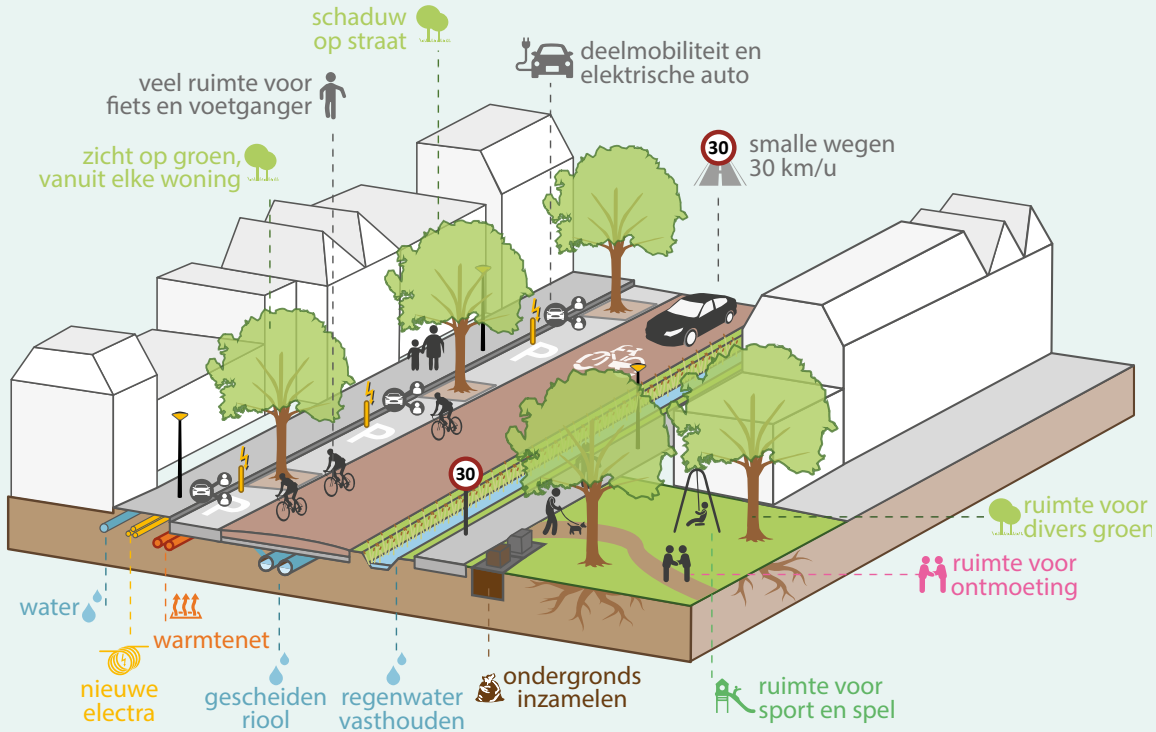


De opgaven van de openbare ruimte

De oplossing is door de veelheid en complexiteit van de vraagstukken niet te vinden in het simpelweg stapelen van de opgaven. Het vraagt om een integrale herstructurering/ transitie van de openbare ruimte in de hele (dus ook bestaande) stad. Dat wil zeggen dat de gemeente opgaven en doelstellingen aan elkaar koppelt. Op die manier wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk ingericht. Dit vraagt om samenhang tussen de verschillende opgaven - zoals hieronder beschreven - op vier vlakken:

- *Visie*: een éénduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes / prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik
- *Financieel*: ontschotten / koppelen budgetten
- *Organisatorisch:* integraal programmeren (werk-met-werk maken), een toets op ruimtelijke kwaliteit, beheer en technische uitvoering en een afwegingskader bij tegenstrijdige functies of te weinig ruimte
- *Ontwerptechnisch*: alle disciplines en belangen in de openbare ruimte (voortijdig) betrekken

De RSU 2040 gaat in eerste instantie vooral over de grote bewegingen in de stad: nieuwe woonwijken, grote infrastructuur, nieuwe parken en zonnevelden. Maar door de enorme hoeveelheid straten, plantsoenen, watergangen, parkeerplekken, voetpaden, kabels en leidingen etc. is deze schaal minstens net zo cruciaal voor het functioneren van de stad. In de komende jaren worden veel straten aangepakt voor de vervanging van het riool, de mobiliteitstransitie, groot onderhoud om de kwaliteit op orde te houden, energietransitie, groene schaalsprong of klimaatadaptatie; de gemeente streeft naar een integrale aanpak van deze activiteiten met het oog op de openbare ruimte.



Principes toekomstige openbare ruimte

5.2.2 Woningbouw en woonomgeving

De vraag naar woningen in Utrecht blijft onverminderd hoog. Door de populariteit van de stad is het niet gemakkelijk in Utrecht een betaalbare woning te vinden. De gemeente wil dat (toekomstige) Utrechters prettig wonen in een woning die past bij hun inkomen, omgeving, huishoudenssamenstelling en wensen. Het is daarbij belangrijk om op lange termijn ook een stad te blijven voor mensen met een lager- of middeninkomen. Gezien de behoefte aan woningen nu en in de toekomst wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen[42] laten toenemen. Utrecht telt momenteel ongeveer 157.000 woningen. Dat is ruim 70 procent van de gewenste woningvoorraad in 2040. De woningen die worden toegevoegd komen dus in een bestaande omgeving. De gemeente stuurt op het totaal van de ontwikkeling van de stad, wijken en buurten waarbij het bovendien relevant is om - in samenhang met het toevoegen van woningen - te werken aan doorstroom, leefbare en gemengde wijken, aandacht voor specifieke groepen, woonconcepten, etc. Zo is bijvoorbeeld een belangrijke doelstelling het kleiner maken van de sociaal-maatschappelijke verschillen tussen de wijken. Utrecht is daarnaast ook een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus die de gemeente wil behouden en versterken.

Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen[43] gerealiseerd worden. Voor de periode tussen 2030 en 2040 zal dus nog ruimte nodig zijn voor 20.000 extra woningen om de geprognotiseerde vraag van op te kunnen vangen. De gemeente onderscheidt daarnaast een kwalitatieve opgave gericht op type woningen, woonsegmenten en woonmilieus. Vanuit dat perspectief kijkt de gemeente ook naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is). Door de wisselwerking van enerzijds werken aan de bestaande stad én werken aan groei anderzijds kunnen de gemeentelijke ambities bereikt worden en wordt voorzien in de toekomstige behoefte.

Woonmilieus

Utrecht heeft een kwalitatief goede woningvoorraad, een grote diversiteit aan woonmilieus en een ruim cultuur- en winkelaanbod. De wijken gaan vooruit en bewoners zetten zich steeds meer in voor hun woonomgeving. Deze kwaliteiten koestert de gemeente. Daarom blijven per saldo mensen steeds vaker en langer in Utrecht wonen en kijken woningzoekenden uit de regio en daarbuiten naar Utrecht. De gemeente wil de variatie in woonmilieus behouden; Utrecht moet herkenbaar blijven.

De afgelopen jaren is op basis van de RSU 2016 in Utrecht - naast de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn - ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke planvorming vindt binnen de bestaande stad plaats. Utrecht heeft daarbij de eigenheid van haar wijken weten te behouden.

Beperken kansenongelijkheid

In paragraaf 4.2.1 is geschetst dat het voor mensen met midden en lagere inkomens steeds moeilijker wordt om in de stad te wonen; kansenongelijkheid dreigt toe te nemen. De gemeente Utrecht is zich daarvan bewust en anticipeert daarop door samen met andere grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kansenongelijkheid bij het Rijk te agenderen en voorstellen te doen om in komende jaren systeembarrières te doorbreken. Utrecht werkt aan een stad met gemengde en leefbare wijken. Dat kan door te sturen op de woningvoorraad en door het bouwen van sociale huur en andere segmenten woningen. Dat doet Utrecht ook door de manier van toewijzen (zie ook de Woonvisie 2019). Echter, voor het realiseren van een gemengde en leefbare wijk is gemengd bouwen alleen niet voldoende. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

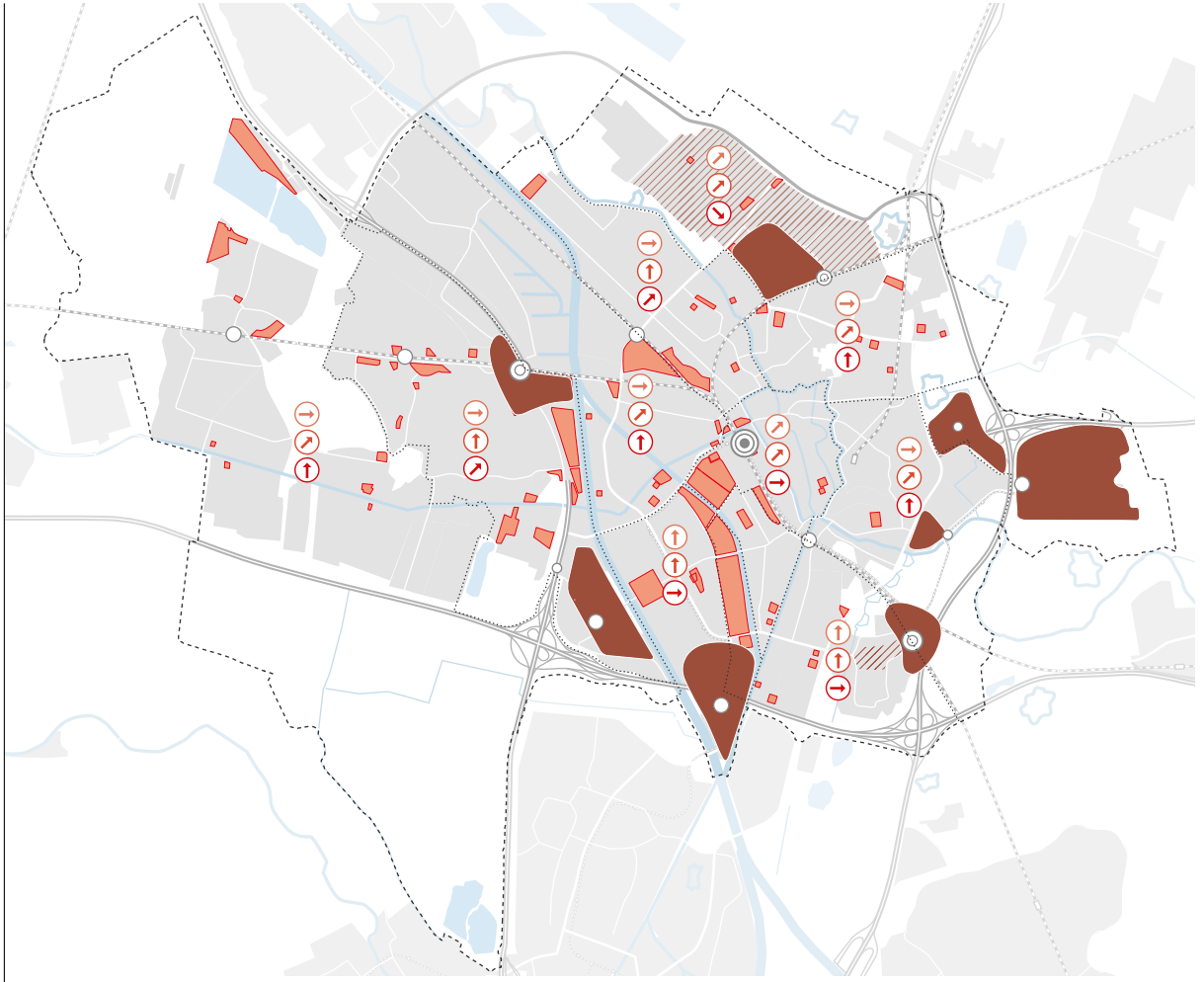
Relatie met de Woonvisie

Een van de belangrijkste onderdelen van het publieke en politieke debat gaat over Wonen. Daar spelen vragen als hoe behouden we middengroepen voor de stad? Hoe bereiken we een betere menging van wijken? En hoe spelen we in op veranderingen in de demografie zoals een groeiend aantal oudere, minder personen per huishoudens enz.? Waar deze Ruimtelijke Strategie Utrecht ingaat op de ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke condities voor onze inzet op het gebied van wonen, gaat de woonvisie *Utrecht beter in balans*[44] (en uitvoering die daaraan gegeven wordt) in op de volkshuisvestelijke aspecten zelf. Beide documenten vormen, in samenhang, het kader voor onze inzet op het gebied van wonen, voor zowel de bestaande- als nieuwe- woningvoorraad. Vanuit de behoefte en onze ambities op het gebied van Wonen (vastgelegd in de Woonvisie) is het belangrijk dat RSU 2040 daar een bijdrage aan levert.

In de Woonvisie zijn richting 2040 vijf belangrijke ambities benoemd en uitgewerkt:

- *Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie en bouwen aan een compacte stad met meerdere kernen.*
  De gemeente wil de woningvoorraad in de stad versneld laten groeien om het woningtekort in te lopen en de toekomstige groei te faciliteren. Onze inzet richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad zodat iedereen zicht heeft op een fijne woning binnen een redelijke termijn. De gemeente streeft naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Er worden woningen toegevoegd voor alle groepen (studenten, ouderen, starters, doorstromers enz.). De gemeente wil een woonomgeving en woning- type bieden die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte van Utrechters. Daarmee kunnen ook de middengroepen voor de stad behouden worden.
- *Meer gemengde wijken in een inclusieve stad.*
  Sommige wijken kennen een eenzijdig opgebouwde woningvoorraad. Er zijn bijvoorbeeld wijken waar het merendeel van de voorraad bestaat uit sociale huurwoningen, maar er zijn ook wijken waar vooral duurdere koopwoningen staan. De gemeente streeft naar meer menging in de wijken en gemengde wooncon-cepten waarvoor meer sturing nodig is en waarbij de focus ligt op gevarieerd aanbod en doorstroming. Dat komt terug in ons nieuwbouwprogramma. De groei van de stad is een instrument om aan deze balans te werken en de Utrechtse look & feels toe te voegen (zoals dat in Leidsche Rijn goed gelukt is).
- *Doorstroming*.
  Het doel is dat de bestaande voorraad beter benut wordt. De gemeente wil gericht nieuw aanbod op de markt brengen om de doorstroming op gang te brengen.
- *Een (t)huis voor iedereen, een veelkleurige diverse stad.*
  De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden. Toch zijn er inwoners die dit (tijdelijk) niet kunnen of die de gemeente wil helpen, omdat zij een waardevolle bijdrage leveren aan de toekomst van Utrecht.
- *Duurzaamheid in een toekomstbestendige stad*.
  We willen dat gebouwen voor verschillende doeleinden kunnen worden gebruikt. Nieuwe woningen hebben kwaliteit en zijn voor iedereen toegankelijk, geschikt om thuis te werken en de energetische kwaliteit is optimaal.

Verkenningen uit januari 2020 naar de woonbehoeften (van Companen, STEC en ABF) leveren, deels onderling aanvullend, het beeld dat de ontwikkeling van woonbehoeften op grond van huishoudensontwikkelingen in combinatie met actuele woonwensen voorbij 2030 niet goed te voorzien is. Gewenste woonmilieus (in combinatie met de locatie) zijn daarbij beter te voorzien en hebben ook meer gewicht. De verkenningen laten zien dat de woonbehoefte voor het grootste deel uitgaat naar (centrum) stedelijke woonmilieus. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Voor de eerste jaren van de planperiode is daarom extra aandacht voor deze categorie wenselijk. Daarnaast is er een minder grote, maar blijvende, vraag naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Het is van belang om beide woonmilieus in balans te houden bij de verdere ontwikkeling van de stad.



Woningbouwlocaties

Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die op basis van deze nieuwe ruimtelijke strategie aan de woningproductie moeten bijdragen, zijn de nieuwe knooppunten zoals Lunetten Koningsweg, A12-zone, USP en Overvecht. Naast het verder doorwerken aan lopende projecten uit het MPR (zoals Stationsgebied/ Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en binnen de contour van Leidsche Rijn) kiest de gemeente met deze knopen voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. Het vertrekpunt is de bestaande stad en de transformatie die al is ingezet. Daarbij zal de gemeente in de uitwerking van de (centrum) stedelijke milieus ook veel aandacht besteden aan het combineren van de hoge(re) dichtheden met (speel-) voorzieningen voor (huishoudens met) kinderen. Daarbij benut de gemeente een eerdere studie die voor de Merwedekanaalzone is uitgevoerd.

Woonmilieus omvatten meer dan alleen afzonderlijke woningen; het gaat over de beleving die een gebied uitademt. Wanneer gesproken wordt over de ontwikkeling van woonmilieus wil dat zeggen dat er niet slechts woningen worden gebouwd of vernieuwd, maar dat in de opzet rekening wordt gehouden met de wensen en behoeften van de toekomstige bewoners. Voor gezinnen met kinderen betekent dit bijvoorbeeld dat bij de bouw van woningen voor deze huishoudens (of het nu gaat om grondgebonden woningen of om appartementen) ook een fysieke en sociale omgeving wordt ‘gepland’ die aansluit bij de behoeften. Het gaat dan bijvoorbeeld om scholen en speelplaatsen in de buurt.
Ieder woonmilieu heeft zijn ook eigen balans in de woningvoorraad, het groen en de aanwezige voorzieningen Het basispakket dat in elk woonmilieu aanwezig moet zijn, wordt gevormd door vier bouwstenen: wonen, openbare ruimte, voorzieningen en routes. Elke bouwsteen is concreet gemaakt door de minimale eisen zowel kwantitatief als kwalitatief te beschrijven. Door de vier bouwstenen slim te combineren, ontstaat een stad waar Utrechters met plezier wonen. Net als bij de Stadsprofielen – zoals gepresenteerd in hoofdstuk 1 – geldt ook voor de verschillende woonmilieus dat deze gemixt voorkomen. De variëteit van de huidige stad laat deze mix ook al zien. Als vervolgens op basis hiervan de Utrechtse gebieden worden ingedeeld, ontstaat een vierdeling van Utrechtse woonmilieus, te weten Centrum functie, de Traditionele wijk, de Nieuwe wijk

Woningcategorieën en woonmilieus

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

(als (centrum)stedelijke woonmilieus) en de Groene wijk (als groenstedelijk woonmilieu). Deze woonmilieus zijn niet strikt te scheiden. De hoofdstructuren met hun voorzieningen (Biltstraat, Amsterdamsestraatweg) zijn bijvoorbeeld niet exclusief in één woonmilieu in te delen. Ze hebben een hoogstedelijk uitstraling en tegelijk maken ze onlosmakelijk deel uit van het woongebied dat daar om de hoek begint. Ook bij de toekomstige ontwikkelingen zoals rond de knopen zou het zo moeten werken.

Meer ouderen

Het aantal 65 plussers groeit in de komende 20 jaar van 35.600 naar 61.500. Deze groei vindt plaats in alle wijken, maar in Leidsche Rijn/ Vleuten de Meern is deze groei extra groot.
De meeste ouderen kunnen zichzelf gelukkig redden, maar in 2040 zal er een aanzienlijk grotere vraag zijn naar specifieke (zorg) voorzieningen voor kwetsbare ouderen, vooral in de groep 75 plus.
Van de ouderen in Utrecht zal een groot deel zelfstandig kunnen, moeten en willen blijven wonen. De aanleiding voor senioren om te verhuizen ontstaat vaak pas op het moment dat bijvoorbeeld wonen met zorg of ondersteuning noodzakelijk wordt. Mensen die dit treft moeten passend, prettig en zelfstandig in Utrecht kunnen wonen. Goede sociale en zorgstructuren in de wijk, zoals ouderen hubs', verpleeghuizen in combinatie met zelfstandig wonen, met zorg en/of ondersteuning van het huishouden zijn daarvoor een voorwaarde, net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang. Daarnaast stelt het ook eisen aan de toegankelijkheid van de woning, de woonomgeving en ruimte voor ontmoeting. Bijvoorbeeld in de vorm van nultreden-woningen en/of een tussenvorm zoals geclusterd wonen in een hedendaagse vorm van 'hofje'. Soms is zelfstandig wonen geen optie meer, daarvoor zullen andere woonvormen nodig blijven, zoals verpleeghuizen.

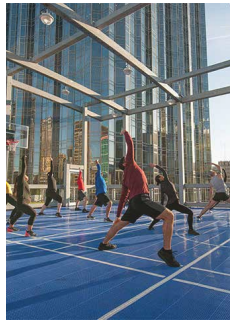
Een (t)huis voor iedereen

De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden in het vinden van een passende huur- of koopwoning. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen en voorrang behoeven op een sociale woning. Het gaat om kwetsbare en bijzondere doelgroepen, zoals statushouders, mensen die uitstromen uit Maatschappelijke Opvang, Beschermd Wonen, kwetsbare jongvolwassenen die uitstromen uit jeugdzorg met verblijf. Naast een zelfstandige woning wordt aan deze kwetsbare en bijzondere doelgroepen (tijdelijk) zorg en ondersteuning geboden. Het kan gaan om gespikkeld wonen, woningen met voorrang aangeboden verspreid over de wijk, of geclusterd en gemengd wonen, met gemeenschappelijkheid en een ‘goede buur’ nabij. Ook voor de groeiende groep ouderen in Utrecht is een woning in combinatie met ondersteuning en zorg van belang. De gemeente zet in op meer variatie in woningtypen en woonvormen (met zorg) die het langer, prettig en veilig zelfstandig thuis wonen mogelijk maken. Het gaat om een mix van woonconcepten voor alleen senioren, dan wel voor een mix van ouderen, gezinnen en starters, die als ‘goede buur’ nabij zijn.

Centrum stedelijk: centrumgebied

In dit woonmilieu komen ‘oud’ en ‘nieuw’ samen. Het centrumgebied (dichtheid) is duidelijk herkenbaar. De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen, de culturele voorzieningen, de bruisende horeca en winkels, of het erfgoed waar Utrechters trots op zijn. Het is andersom, de groei voegt waarde toe aan de bestaande kwaliteiten van de wijk of buurt. De nadruk ligt op menging van functies, wonen is niet leidend. Er is sprake van een hoge gebruiksdichtheid en ook (relatief) hoge woningdichtheid. Het woonmilieu heeft een onderscheidend (groot) stedelijke voorzieningenniveau (met regionale en zelfs landelijke functie) en veel werkgelegenheid, recreatie- en winkel mogelijkheden en de OV-bereikbaarheid is uitstekend. Er komen dagelijks ook veel mensen van buiten Utrecht om te werken, de stad en haar voorzieningen te bezoeken. Ondanks deze schijnbare eenduidigheid zijn binnen dit woonmilieu ook verschillen waarneembaar. Zo verschillen ‘oud’ en ‘nieuw’ van elkaar in de schaal van de bebouwing.
De buurten en straten kennen een stedelijke vorm die in dit woonmilieu tot uiting komt in het ontwerp van de bebouwde en onbebouwde omgeving en niet op de laatste plaats door de veelheid aan cultuur(historische) waarden. Het groen in het gebied is dan ook zo veel mogelijk publiek; complex gebonden groen (in nieuwe stadsblokken) is voor iedereen toegankelijk. Door slim gebruik te maken van de dimensies ruimte, tijd, gebruik en afstand wordt ruimte dubbel benut. Zo kan het openbaar gebied intensief gebruikt worden en biedt het ruimte voor bewegen, winkelen en beleven, ontspannen en ontmoeten.
Naast de hoogstedelijke gebieden zoals (delen van) Utrecht Centrum en Leidsche Rijn Centrum, gaat het om de hoofdstructuren zoals de Biltstraat, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en Adriaen van Ostadelaan (deels), Lombok (hoofdstructuur), Oudenoord, Amsterdamsestraatweg, Willem van Noortstraat, enz. Het woonmilieu is vooral aantrekkelijk voor starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen die in een zeer gemengd en hoogstedelijke buurt willen wonen.

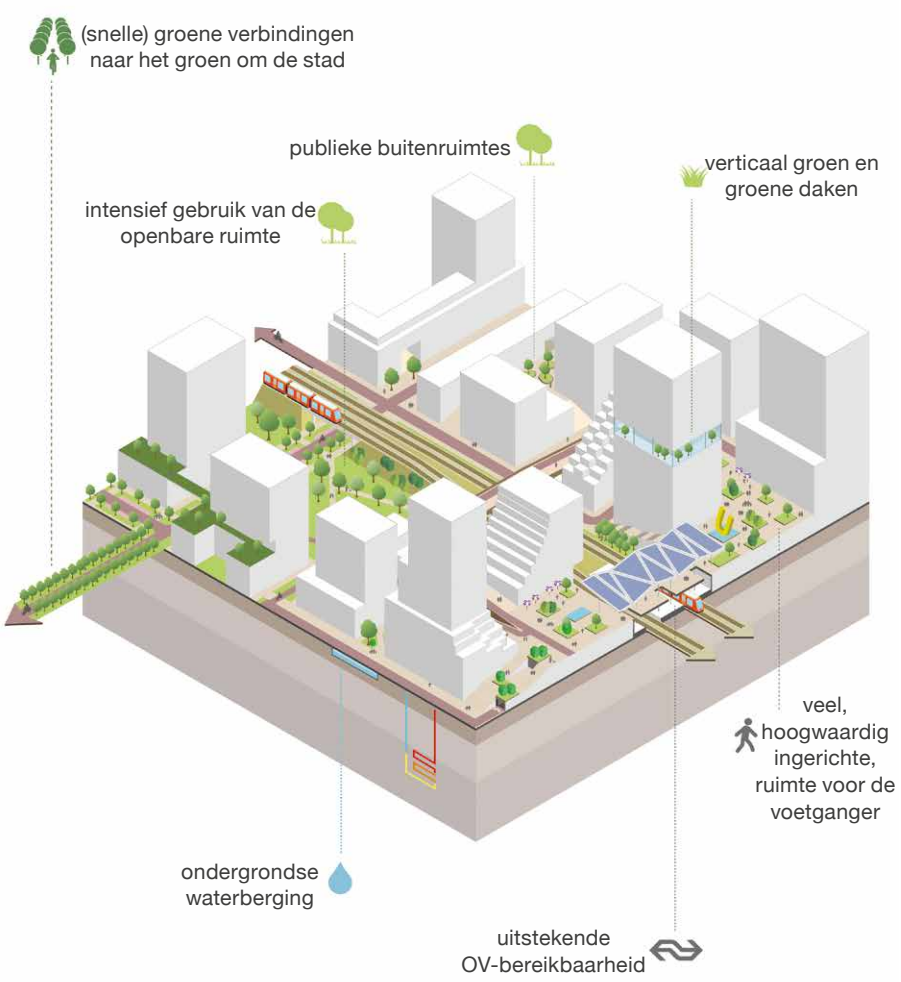


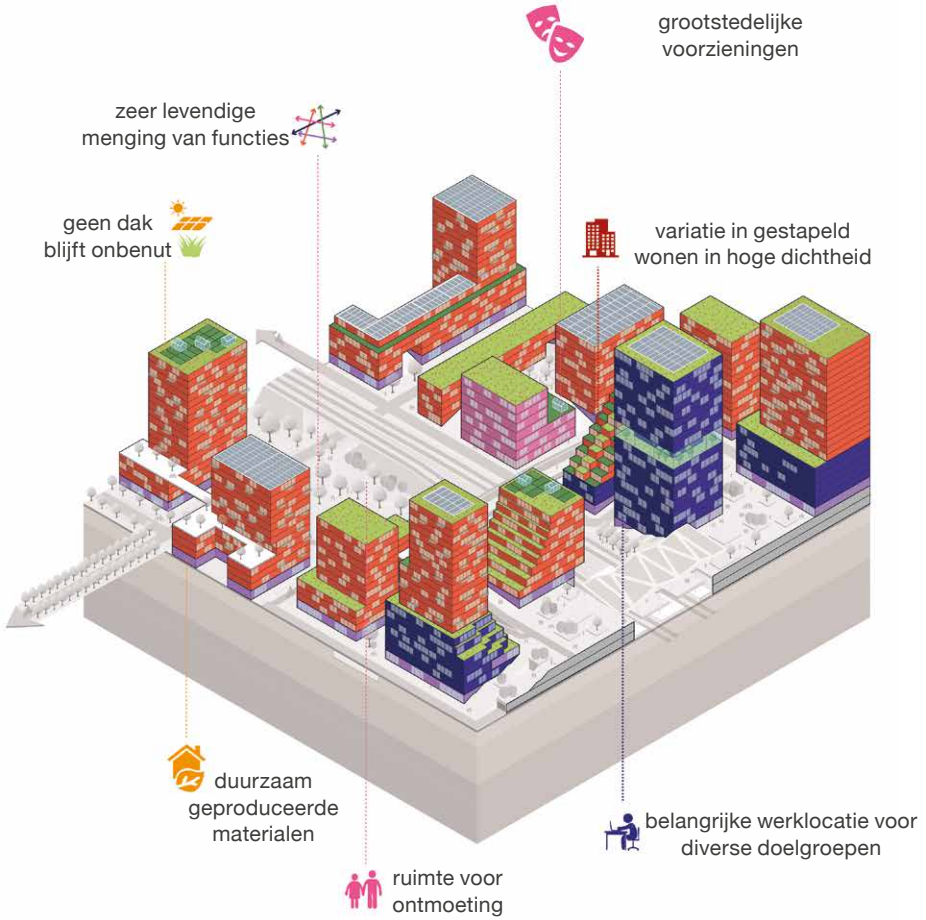







Centrum stedelijk: centrumgebied





Centrum stedelijk: traditionele wijk

Dit woonmilieu heeft een meer traditionele verschijningsvorm en kan zowel oud als nieuw zijn. De verschijningsvorm kan daardoor verschillen. Het gebied is veelal aan het centrum grenzend, relatief compact, bevat gemiddelde en hoge dichtheden, voorzieningen in en voor de buurt. De focus ligt op het wonen, maar er is ook wel wat bedrijvigheid, zoals winkels en werkfuncties. Afhankelijk van de bouwperiode is meer of minder groen aanwezig.
Het traditionele woonmilieu kent een breed scala aan sub-woonmilieu-typen die, vanwege hun ligging ten opzichte van het centrum van een stad, onder deze noemer zijn geschaard. Het betreft wijken en buurten met een grote variatie in woningtypen (grondgebonden en gestapeld), in dichtheden (van herenhuis tot tuindorp), in functiemenging (mono en multi) en in bouwperioden (vooroorlogs en naoorlogs). De buurten bieden een gevarieerd aanbod aan woningen met (het accent op) goede eengezinswoningen in hogere dichtheden afgewisseld met appartementencomplexen. Het is mogelijk om binnen de buurt wooncarrière te maken.
In de traditionele wijk komen de voordelen van een dorp én van de stad samen. De voorzieningen zijn gelegen langs de hoofdstructuren. Door de aanwezige reuring langs de hoofdstructuren ademen deze sterk stedelijk en vloeien als het ware over in het woonmilieu centrumgebied, terwijl de woonbuurten juist meer ontspanning uitstralen. De voorzieningen hebben vooral een functie voor aanpalende buurten. Voorzieningen langs deze hoofdstructuren zijn onder meer detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, bedrijf(jes) en afhaalzaken te vinden. Er is in de wijk ruimte voor bewegen, sport (sportvelden zijn nabij), spelen, ontspannen en ontmoeten. De woonomgeving is hoogstaand ingericht en ligt er goed onderhouden en verzorgd bij.
Het zijn veilige buurten met een goed imago en een eigen identiteit. Dit woonmilieu is in verschillende vormen zichtbaar in subwijken zoals Ondiep, Zuilen, Rivierenwijk, (delen van) Hoograven en binnen de wijk Oost. De bewoners zijn betrokken bij hun leefomgeving en hebben respect en zorg voor elkaar. Er is een netwerk van aanbieders van zorg-, onderwijs- en welzijnsdiensten dat gebruikmaakt van multifunctionele gebouwen. De sociale achterstanden op de gebieden onderwijs, gezondheid, participatie en werkgelegenheid zijn (zo veel mogelijk) teruggedrongen of staan onder onze aandacht. Daarmee is het een inclusieve stad en aantrekkelijk voor alle huishoudsamenstellingen in alle leeftijdscategorieën.

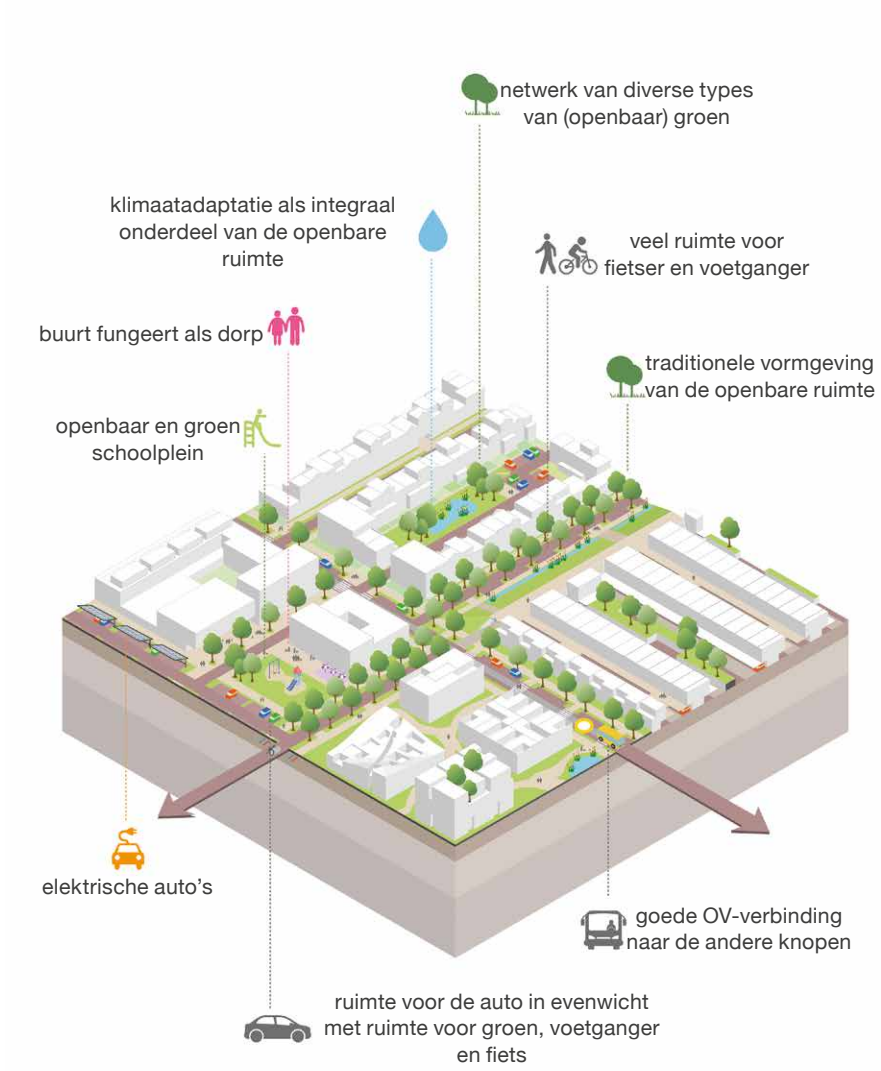


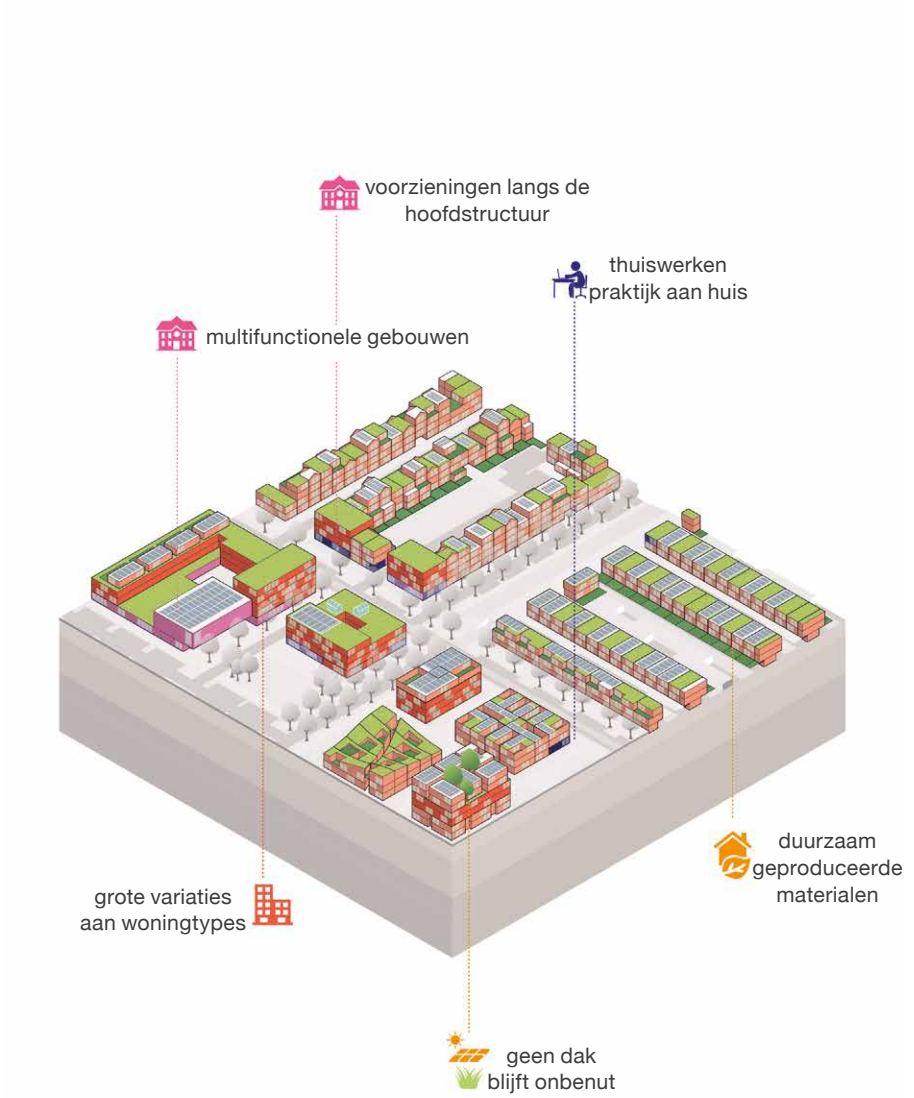






Centrum stedelijk: traditionele wijk



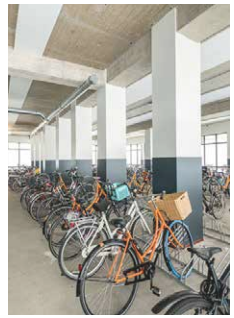


Centrum stedelijk: de nieuwe wijk

De nieuwe wijk is zowel een eigenstandig woonmilieu - nieuw toe te voegen in bijvoorbeeld USP en A12 zone - als onderdeel van de grote gebiedsontwikkelingen in Stationsgebied/Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Accent binnen dit woonmilieu ligt vooral op het ‘nieuwe’ in combinatie met een wezenlijke schaal van bebouwing zonder dat deze overdondert. In dit woonmilieu komen zowel gestapelde als (een beperkt aantal) grondgebonden woningen voor, in hoge tot zeer hoge dichtheden. De hoge dichtheden concentreren zich rondom het centrale deel van het gebied; naar de ‘randen’ wordt het woonmilieu meer ontspannen.
In dit woonmilieu is ‘wonen’ en ‘werken’ in meer gelijke mate aanwezig, de bereikbaarheid met OV is uitstekend en de openbare ruimte hoogwaardig ingericht. De nieuwe wijk kenmerkt zich verder door de aanwezigheid van verschillende sferen en de combinatie van een breed scala aan functies. Deze diversiteit aan functies geeft het wonen in de nieuwe wijk een meerwaarde. De (semi) openbare binnenkant van de bouwblokken is een wereld op zich. De groene binnenruimten in het gebied kunnen onder andere plaats bieden aan een park, maar ook aan een marktplaats. Publieke functies en werkfuncties concentreren zich veelal in de plint (en eerste lagen) en aan de straatkant van de gebouwen, daarboven is het wonen georganiseerd. Dichter bij de ‘randen’ worden de blokken meer gebruikt voor het wonen. Door in wooncomplexen een hedendaagse vorm van een ‘hofje’ te ontwerpen (waarbij ieder zijn eigen woning heeft) ontstaat een besloten omgeving waar een gemeenschap kan ontstaan.
De nieuwe wijk komt voor in USP, waarbij een accent ligt op kennisbedrijven en onderwijs, MWKZ, Stationsgebied en A12. Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen en werken. In dit woonmilieu ligt het accent op één- en tweepersoonshuishoudens die in het gebied ook werken en studeren. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen en ‘empty nesters’, die profiteren van de centrale ligging van onze stad.



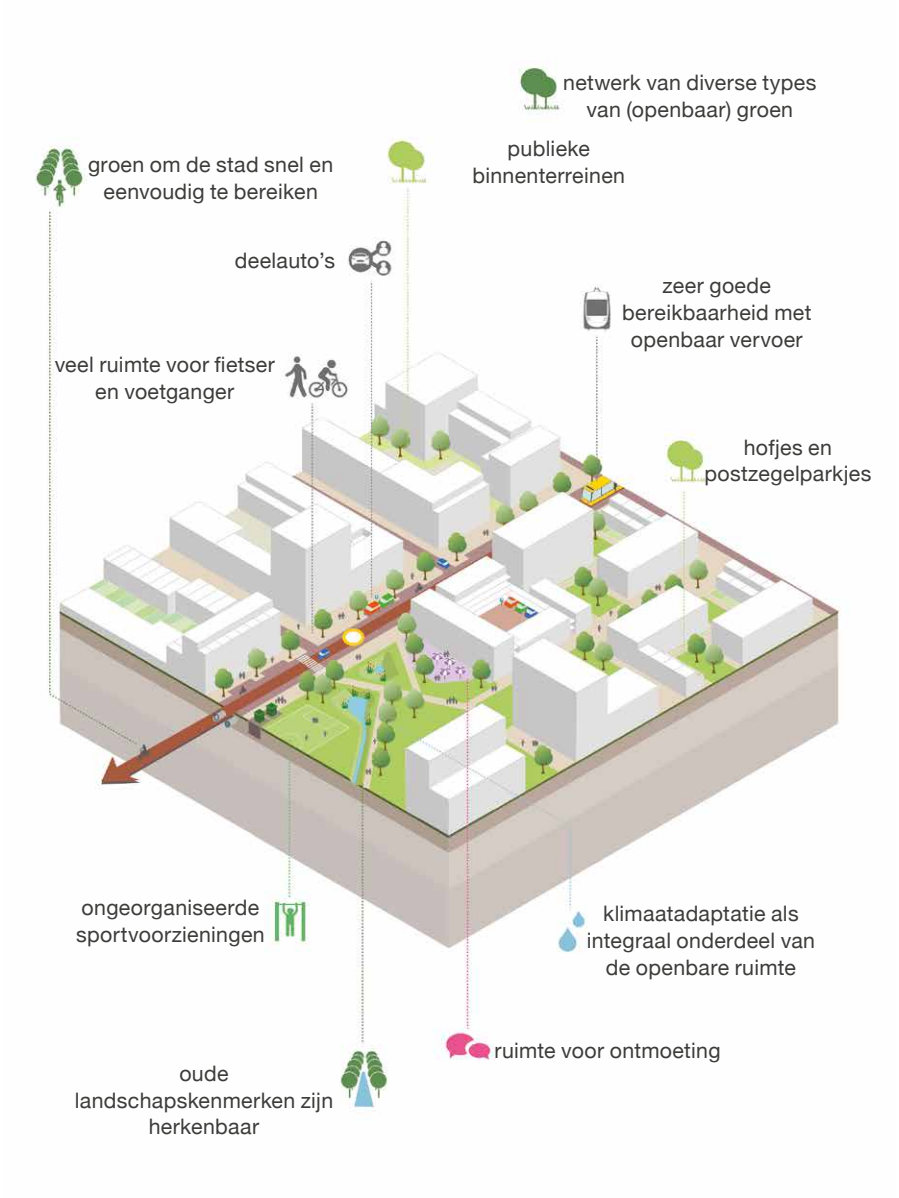


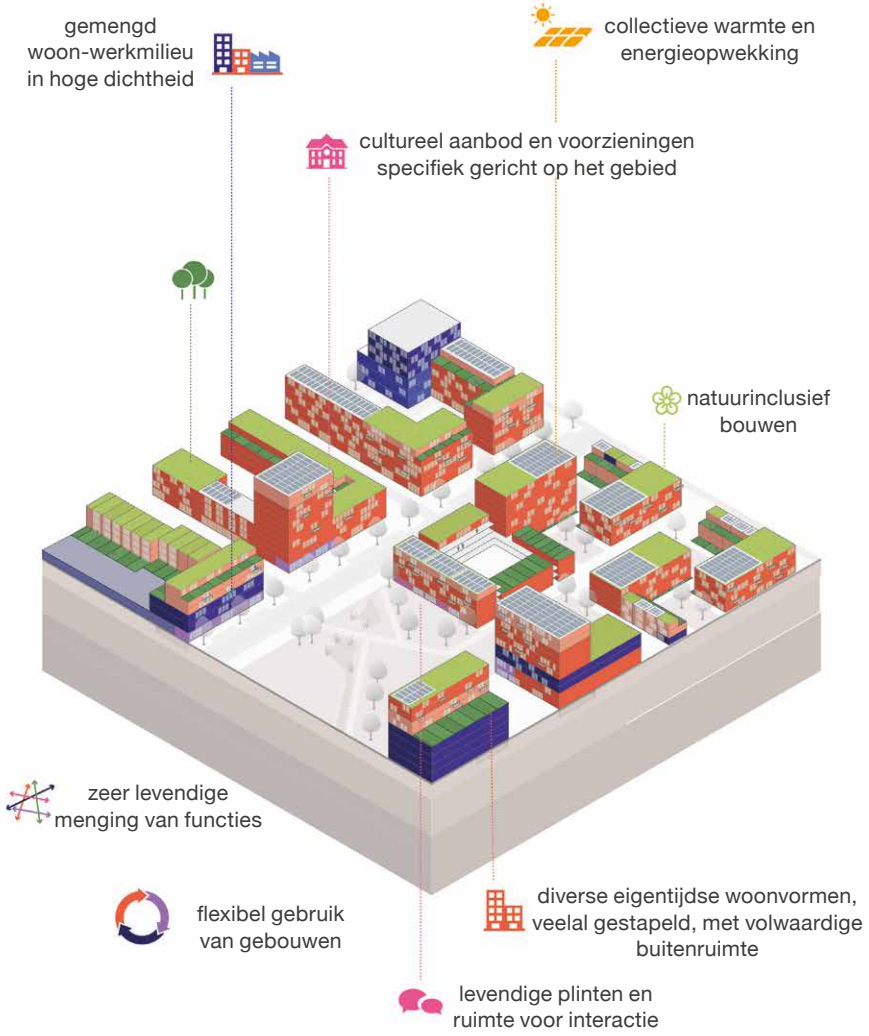







Centrum stedelijk: de nieuwe wijk





Groenstedelijk: De groene wijk

In de groene wijk ligt de focus op wonen en zijn de woningen vaker grondgebonden en minder vaak gestapeld. De woningdichtheden zijn lager, maar nog steeds ‘stads’. Bereikbaar per fiets en OV. Er is een duidelijke link met de rest van de stad; de voorzieningen bevinden zich op loop- of fietsafstand.
De groene wijk bevat zowel ‘oud’ als ‘nieuw’ en kent, vanuit de verschillende bouwperioden en heeft meerdere verschijningsvormen, afhankelijk van stedenbouwkundige opzet. De groene wijk kenmerkt zich door meer dan de ruimtelijke samenhang. Gemene deler is dat de woningen in de groene wijk een collectieve uitstraling kennen (in architectuur en stedenbouwkundige structuur) en de aanwezigheid van veel groen in de directe woonomgeving. Denk aan delen van Overvecht, Tuindorp en Leidsche Rijn. Het aanwezige groen komt ofwel terug in de eigen tuin, die in verhouding tot de woning groter is, ofwel in de ruim opgezette openbare ruimte. De groene wijk fungeert op niveau van straat en buurt in veel gevallen als een echt ‘dorp’. De sociale samenhang is sterk en de binding met de woonomgeving groot; de bewoners voelen zich daardoor (eerder) met elkaar verbonden. Het feit dat de woningen in de straat over het algemeen in dezelfde prijsklasse en beheersvorm vallen, heeft hierop een positief effect. Tegelijkertijd vindt op buurtniveau wel menging plaats zodat er niet een monofunctionele wijk ontstaat; eenzijdigheid wordt doorbroken, zowel qua bebouwing als qua bevolkingssamenstelling. In algemene zin is dit woonmilieu qua dichtheden meer ontspannen (als ook de afstand naar de voorzieningen toeneemt). Er is daarom ruimte voor meer betaalbare woningen, maar ook juist voor wat ruimere eengezinswoningen in het midden- en hogere segment.
Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, grotere en kleinere huishoudens die ervan houden om in een wat meer ontspannen gebied te wonen waarbij de stedelijke omgeving nabij is. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen. De woningen (appartementen) rondom de OV knopen zijn aantrekkelijk voor ‘empty nesters’ die profiteren van de goede bereikbaarheid. Dit deel van het gebied lijkt in dat opzicht veel op de nieuwe stad.



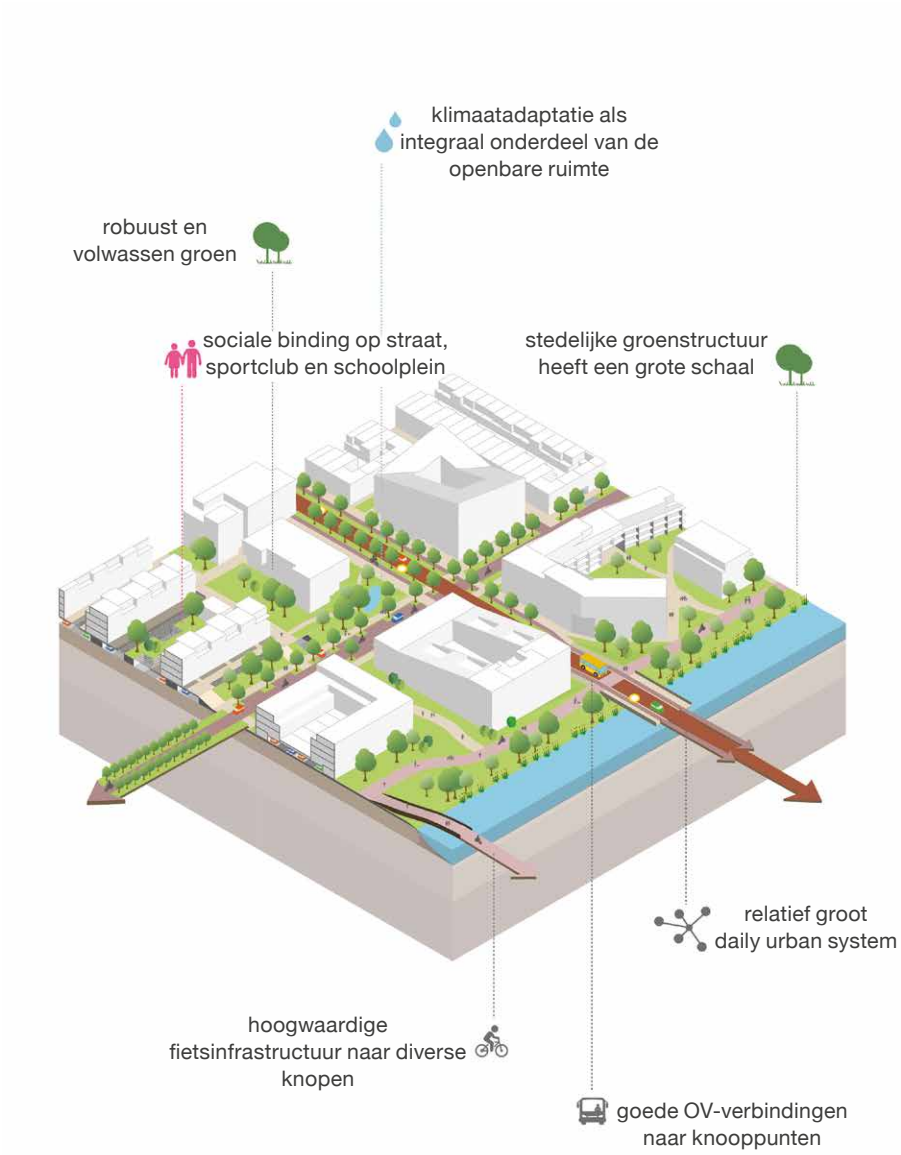








Groenstedelijk: De groene wijk





5.2.3 Werk en werklocaties

De economische groei in de regio concentreert zich vooral in de stad Utrecht en specifiek rondom het thema ‘life science & health’, met internationale allure. Sinds 2010 is het aantal arbeidsplaatsen in Utrecht gegroeid met bijna 35.000, een trend die naar verwachting vooral zal doorzetten in de kenniseconomie en de dienstverlening. De gemeente Utrecht verwacht tot 2040 70.000 extra arbeidsplaatsen te moeten creëren, waarvan 75% in de komende tien jaar. Dat vraagt om werklocaties op de juiste plek met prettige werkomstandigheden en ruimte voor toekomstbestendig werk op alle opleidingsniveaus in zowel woon- als werkgebieden met een mix aan functies. Daarnaast zijn er ook specifieke werklocaties nodig voor functies die niet kunnen mengen. Verder is het nodig om (bijvoorbeeld via de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM)) te zorgen voor een goed investeringsklimaat en inzet te plegen om de mismatch op de arbeidsmarkt tegen te gaan.
De behoefte aan 70.000 extra arbeidsplaatsen is in onderstaande tabel verdeeld over kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap, detailhandel en werklocaties in de wijken. Het grootste deel van de groei zal zich naar verwachting in de periode tot 2030 voordoen.

Categorie		
Kantoren		**28.000**
Bedrijventerrein		**13.000**
Wetenschap (met name USP)		**4.000**
Detailhandel		**1.000**
Werklocaties in wijken		**24.000**
• Werken vanuit woningen	10.000	
• Solitaire bedrijfspanden	1.000	
• Overige (maatschappelijk, leisure, zorg)	13.000	
Totaal		**70.000**

Aantal toe te voegen arbeidsplaatsen tot 2040 (naar type werklocaties)

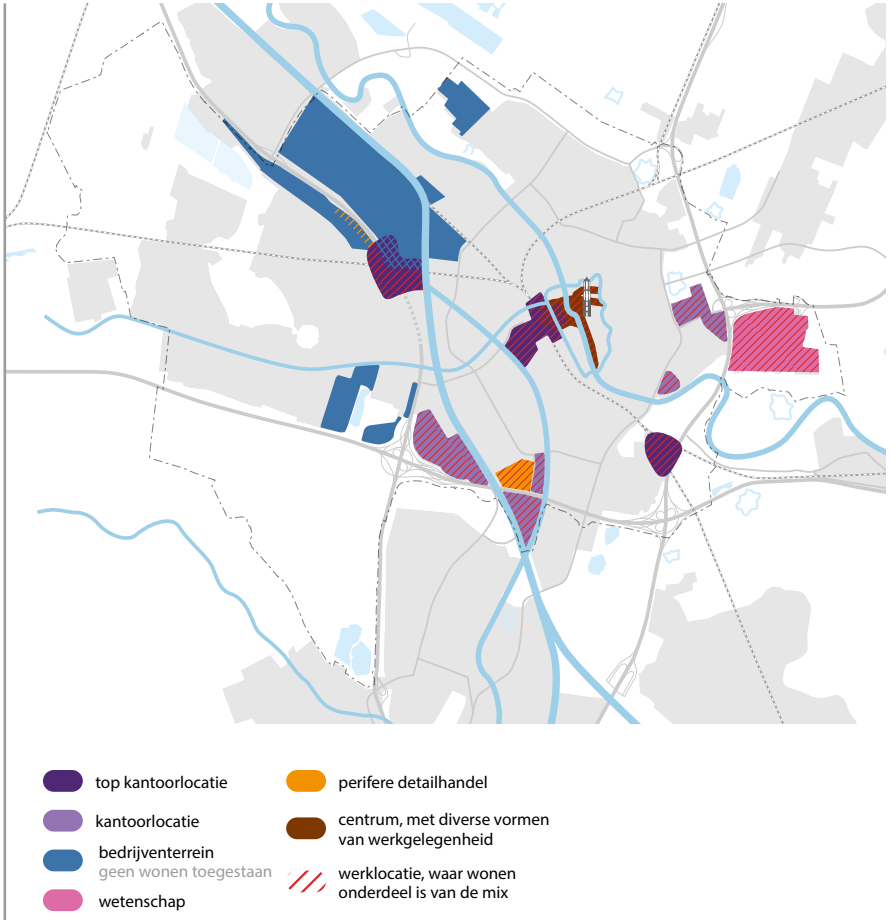
Voor bedrijventerreinen betekent dit dat tot 2040 bovenop de bestaande planvoorraad (41,7 hectare) nog 74,3 hectare extra bedrijventerrein gerealiseerd moet worden. Dat volume kan verminderd worden door verdichting of functiemenging, maar tegelijkertijd is bekend dat ook de regio nog ruimte tekort komt voor de vraag naar werklocaties.

De gemeente kiest op het gebied van werklocaties voor drie richtinggevende kaders, die hieronder nader zijn uitgewerkt:

1. *Werklocaties optimaliseren*: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg.
2. *Werken in de wijken versterken*: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is.
3. *Vitale winkelgebieden realiseren*: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

1. Werklocaties optimaliseren: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg

De gemeente blijft ook in de komende twintig jaar een breed scala aan typen werklocaties aanbieden en legt de focus op die bedrijfssectoren die aansluiten bij gezond stedelijk leven voor iedereen: bouw-, energie- en maakbedrijven, ICT, gezondheidszorg en de bedrijven die reeds in Utrecht zijn gevestigd. Naast de bestaande werklocaties, zoals Lage Weide, Papendorp, Utrecht Centrum, Leidsche Rijn centrum, Haarrijn en Rijnsweerd, zijn er na 2030 nieuwe grotere werklocaties nodig om in de vraag te kunnen voorzien. Voor de locaties A12 zone en de nieuwe knoop Lunetten Koningsweg streeft de gemeente naar een diversiteit van werklocaties en waar mogelijk gemengd met woningen. Rondom de knooppunten zet de gemeente optimaal in op het gebruik van openbaar vervoer (beperken pendel). De ruimte binnen de locaties wordt optimaal benut. Dat betekent dat de gemeente intensief ruimtegebruik nastreeft met een optimale functiemenging. Er zal meerlaags worden gebouwd, waarbij de verschillende werkfuncties worden gecombineerd met wonen, stalling van fietsen, horeca of cultuur. De gemeente richt zich op arbeidsintensieve vormen van bedrijvigheid (verdichting van werkgelegenheid, meer banen per hectare).



Werklocaties

Bedrijventerreinen
De gemeente wil de bestaande bedrijventerreinen zoals Lageweide, Werkspoorkwartier, De Wetering, Oudenrijn en straks Strijkviertel behouden en intensiveren. De groei van productie nabij dicht bewoonde gebieden, stadsdistributie en circulaire economie maken dat de vraag naar bedrijvenlocaties met enige milieuzonering zal groeien (in de nabijheid van grote steden). Genoemde terreinen lenen zich daar voor en zal de gemeente dus niet mengen met wonen. Wel met bredere werkgelegenheidsfuncties en opleidingen (vanuit de trend: meer en beter opleiden in de nabijheid van het werk).
Midden en kleinbedrijven worden steeds meer verdrongen door grote (logistieke) bedrijven als gevolg van stijgende grond- en huurprijzen. Start-scale ups, creatieve bedrijven en maakindustrie wil de gemeente juist behouden op de bedrijventerreinen en daarvoor de juiste ruimte op de juiste plek blijven bieden. De gemeente richt zich op meer kleinschalige bedrijvigheid, MKB en Utrechtse familiebedrijven.

Multifunctionele kantoorlocaties
(prioritair multimodaal en overige locaties)
De behoefte aan kantoorruimte verandert van traditioneel naar een nieuw type meer-gemengde locaties, gebouwen en (flex)concepten. Door technologische ontwikkelingen, gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix en nabijheid van functies en ontzorging) en aandacht voor het welzijn van werknemers gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers. De voorkeur van eindgebruikers voor sterke OV-knooppuntlocaties met een levendige mix van wonen, werken en voorzieningen neemt steeds meer toe.

De gemeente richt zich in eerste instantie op de toplocaties Leidsche Rijn Centrum en Stationsgebied. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten Koningweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. Om Lunetten Koningsweg succesvol te ontwikkelen is – naast de goede OV-bereikbaarheid – een goede functiemix een belangrijke randvoorwaarde. Het toevoegen van centrumvoorzieningen en onderwijsvoorzieningen (MBO, HBO, universitair) draagt bij aan het realiseren van de gewenste levendigheid en mix.

Aanvullend op de drie toplocaties zijn er diverse andere kantorenlocaties waar de gemeente meerdere barcode-functies wil realiseren en waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Deze gebieden zijn Papendorp, Rijnsweerd, Galgenwaard. De ambitie is om al deze hubs te verbinden met een sneltram. De gemeente neemt dus afscheid van de monofunctionele kantoorparken. Multifunctionele gebieden dragen bij aan een goed interactiemilieu waar ontmoeting en uitwisseling centraal staat. Het streven is onderscheidende vestigingsmilieus voor de diverse locaties.

Life Sciences en Health / wetenschap
Life Science en Health is vooral geconcentreerd in het Utrecht Science Park en kent een grote groeipotentie van toekomstbestendig werk. Hier werken top kennis- en onderzoeksinstituten en hoogwaardige Research and Development bedrijven intensief samen om nieuwe oplossingen te vinden voor een langer en gezonder leven, nu en in de toekomst. Het is een plek waar inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan en het is een broedplaats voor innovatie.
Het streven is om het USP door intensivering en uitbreiding met satellietlocaties in stad en regio meer ruimte te geven om zich te kunnen doorontwikkelen. Ook wordt daarbij gekeken naar de vestigingsmogelijkheden in de nabije omgeving voor productie en laboratorium ruimte, die geen tophuren kunnen betalen. Bereikbaarheid van het USP is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Voor elke grote werklocatie maakt de gemeente een inspirerend gebiedsprofiel dat koers zet en houvast biedt voor de partners van de stad. Op basis van het gebiedsprofiel maakt de gemeente een keuze waar te faciliteren en waar te regisseren. Veelal zoekt de gemeente de samenwerking met de gebiedspartners om vanuit het gedeelde gebiedsprofiel te kiezen

voor een juiste instrumentenmix. Keuzes worden vastgelegd voor de lange termijn, zodat ondernemers, ontwikkelaars en betrokken overheden flexibel kunnen inspelen op uitdagingen van vandaag.

2. Werken in de wijken versterken: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is

Door de toename van het flexwerken, het toenemende aantal ZZP'ers en voortschrijdende digitalisering worden wonen en werken steeds meer gemengd. Er is in toenemende mate behoefte aan werkplekken en ontmoetingsplekken op korte afstand van de woningen. Ook na de corona-pandemie zal een deel van de mensen - met name kantoorpersoneel - gedeeltelijk blijven thuiswerken. Omdat niet iedereen kan en wil thuiswerken en er de behoefte is en blijft om elkaar te ontmoeten bieden werkplekken in woonwijken een oplossing, waar je als werknemer / ZZP'er kan inloggen. Ook de wijkgebonden maatschappelijke voorzieningen, de creatieve/ lichte maakindustrie en start ups /scale ups laat zich goed mengen in de wijken.

Zowel in de bestaande wijken als in de nieuwe gebiedsontwikkelingen - waaronder de Merwedekanaalzone, Beurskwartier en de A12 zone – is de ambitie een mix van wonen én werken te behouden of te ontwikkelen. Dat draagt niet alleen bij aan werkgelegenheid maar levert tevens een bijdrage aan levendige en aantrekkelijke woonwijken en een betere mobiliteitsbalans. Werken in de wijken kan op verschillende manieren worden ingevuld: werken vanuit de woning, werken vanuit kleinschalige solitaire bedrijfs- of kantoorruimtes, bedrijven-verzamelgebouwen, multifunctionele gebouwen of in kleine clusters voorkomende bedrijfspanden en werken vanuit overige functies zoals maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel in de wijken.
Bij een toenemende druk en stijgende prijzen voor wonen zullen de kleinschalige werkfuncties als eerste weggedrukt worden, ook door flexibele bestemmingsplannen. Het is dus nodig om een ondergrens aan te geven.

Om de wijkeconomie te stimuleren, richt de gemeente zich op het volgende:

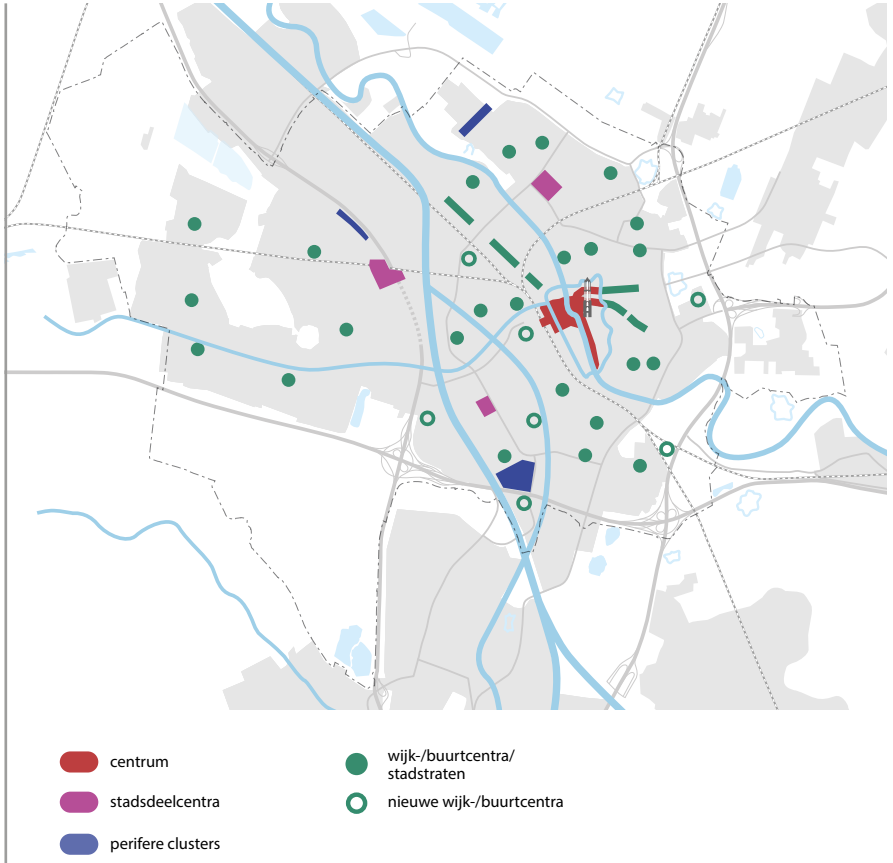
- Geen vanzelfsprekende transformatie van bedrijven in de wijk naar wonen. Daar waar werkgelegenheid in de wijk verdwijnt als gevolg van bijvoorbeeld transformatie, dient deze zo veel mogelijk in de wijk te worden gecompenseerd. Dit kan ook een andere vorm van werkgelegenheid zijn, bijvoorbeeld maatschappelijk
- Toevoegen van werklocaties (kleinschalige bedrijfsruimte en werken vanuit de woning, multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen) in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Fijnmazige (nieuwe) verbindingen tussen woonwijken met werklocaties in de wijk zodat functies/voorzieningen dubbel gebruikt kunnen worden
- Interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven. Daarmee versterkt Utrecht haar functie als de broedplaats voor werkgelegenheid en behoud van werkgelegenheid
- Een aantal bedrijventerreinen waar maakindustrie en circulaire economie kan groeien, niet mengen met wonen

3. Vitale winkelgebieden realiseren: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

Dit vraagt keuzes t.a.v. waar de gemeente concentraties van voorzieningen toestaat en stimuleert, en waar niet. Daartoe is de hoofdstructuur retail uitgewerkt, gekoppeld aan het beschikbare instrumentarium Binnen een vitale winkelstructuur legt de gemeente vast waar de detailhandelsvestigingen zich bij voorkeur concentreren. Die concentratie hangt samen met de economische meerwaarde die winkel-/ voorzieningenclusters opleveren ten opzichte van solitaire vestigingen. Concentratie in een beperkt aantal gebieden is nodig om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport, wonen boven winkels en maatschappelijke functies, ondersteunt de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek, waardoor de detailhandel en het voorzieningenniveau op peil blijft.

De hoofdwinkelstructuur is gebaseerd op enerzijds de omvang van een winkelcluster en anderzijds op het type aanbod. Deze twee elementen bepalen hoeveel publiek wordt aangetrokken en van hoe ver de aantrekkingskracht reikt.

1 *Binnenstad/centrum*: internationale en landelijke aantrekkingskracht, het breedste winkel- en voorzieningenaanbod van de stad (detailhandel, horeca, cultuur etc.)
2 *Perifere winkelgebieden*: regionale aantrekkingskracht door ruim aanbod grootschalige goederen. Dit betreft de Woonboulevard, Franciscusdreef en The Wall
3 *Bovenwijkse centra*: regionale aantrekkingskracht met regulier bovenwijks aanbod. Dit betreft Shopping Center Overvecht, Nova en Leidsche Rijn Centrum
4 *Lokale centra*: stadstraten, wijk- en buurtwinkelcentra



Hoofdwinkelstructuur

Type gebied	Aantrekkings-kracht	Omvang en type aanbod	Locatie
Hoofdcentrum	Internationaal, landelijk	Breedste aanbod van de stad incl. horeca en cultuur	Binnenstad/centrum
Perifere clusters	Regionaal	Grootschalige goederen: m.n. woninginrichting	Woonboulevard The Wall Franciscusdreef
Bovenwijkse centra	Regionaal	Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in grote clusters	Shopping Center Overvecht Nova Leidsche Rijn Centrum
Stadsstraten, wijk- en buurtcentra	Overwegend lokaal	Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in clusters van gemiddelde omvang	Diversen

Monitoring
Het voornemen is om over de voortgang van het realiseren van toekomstbestendige werkgelegenheid en de realisatie van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid structureel te rapporteren via een raadsbrief werklocaties. Met de Provincie en de gemeente Amersfoort is Utrecht al gestart met de ontwikkeling van een regionale monitoringstool op kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap-gerelateerde ruimte en winkels.

5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen

Utrecht is en blijft een stad voor iedereen. Maatschappelijke voorzieningen zijn voor iedereen toegankelijk en in de nabijheid te bereiken, zowel wijkvoorzieningen als grootstedelijke voorzieningen. Ze stimuleren ontmoeting en zorgen voor verbinding tussen de verschillende bewoners. Ze dragen bij aan mentale en fysieke gezondheid, ontwikkeling, recreatie en ontspanning.
Utrecht erkent het belang van een hoogwaardig voorzieningenniveau. Tegelijkertijd neemt de druk op de nog beschikbare ruimte toe. Daarom maakt de gemeente de expliciete keuze om maatschappelijke voorzieningen mee te laten groeien met de groei van de stad (zie barcode). Om die reden heeft de gemeente het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020) vastgesteld. Het realiseren van een goed voorzieningenniveau is daarmee een structurele opgave naast bijvoorbeeld groen, mobiliteit en duurzaamheid.

De gemeente Utrecht stelt drie kwalitatieve kaders centraal op het gebied van maatschappelijke voorzieningen:

Utrecht beschikt over hoogwaardige voorzieningen op buurt-, wijk- en stedelijk niveau.
Voorzieningen zijn voorwaarde scheppend voor de sociaal maatschappelijke opgave van de stad: gelijke kansen/veerkrachtige wijken/zorg dichtbij en op maat. Ze zijn geen doel op zich, maar een middel om maatschappelijke activiteiten mogelijk te maken. Ze dragen bij aan een gezonde en aantrekkelijke samenleving met gelijke kansen voor iedereen en oog voor elkaar.
De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners.

Utrecht realiseert buurt- en wijkvoorzieningen in de nabijheid van inwoners en dragen bij aan de gemeenschapskracht
Nieuwe woningen betekent ook nieuwe voorzieningen in de buurt of wijk. Door het realiseren van voorzieningen op buurt- en wijkniveau stimuleer je betrokkenheid en verantwoordelijkheid van bewoners bij hun directe eigen leefomgeving. Dit vergroot het omzien naar elkaar, gemeenschapskracht en de verantwoordelijkheid voor de fysieke omgeving.
De buurt- en wijkvoorzieningen stimuleren ontmoeting tussen verschillende groepen bewoners, waarmee de kans op segregatie wordt verkleind. Alle bewoners worden zo uitgenodigd om mee te doen en een volwaardig maatschappelijk leven op te bouwen.
Vanuit buurt- en wijk voorzieningen werken diverse professionals in de buurt aan (fysieke en mentale) zorg en ondersteuning dichtbij en op maat. Ook draagt het werk in buurt- en wijkvoorzieningen bij aan de opvoeding en ontwikkeling van kinderen.
De nabijheid van deze voorzieningen verlaagt de drempel om mee te doen en beperkt de mobiliteitsstromen.

Onder de buurt- en wijkvoorzieningen vallen de volgende voorzieningen:

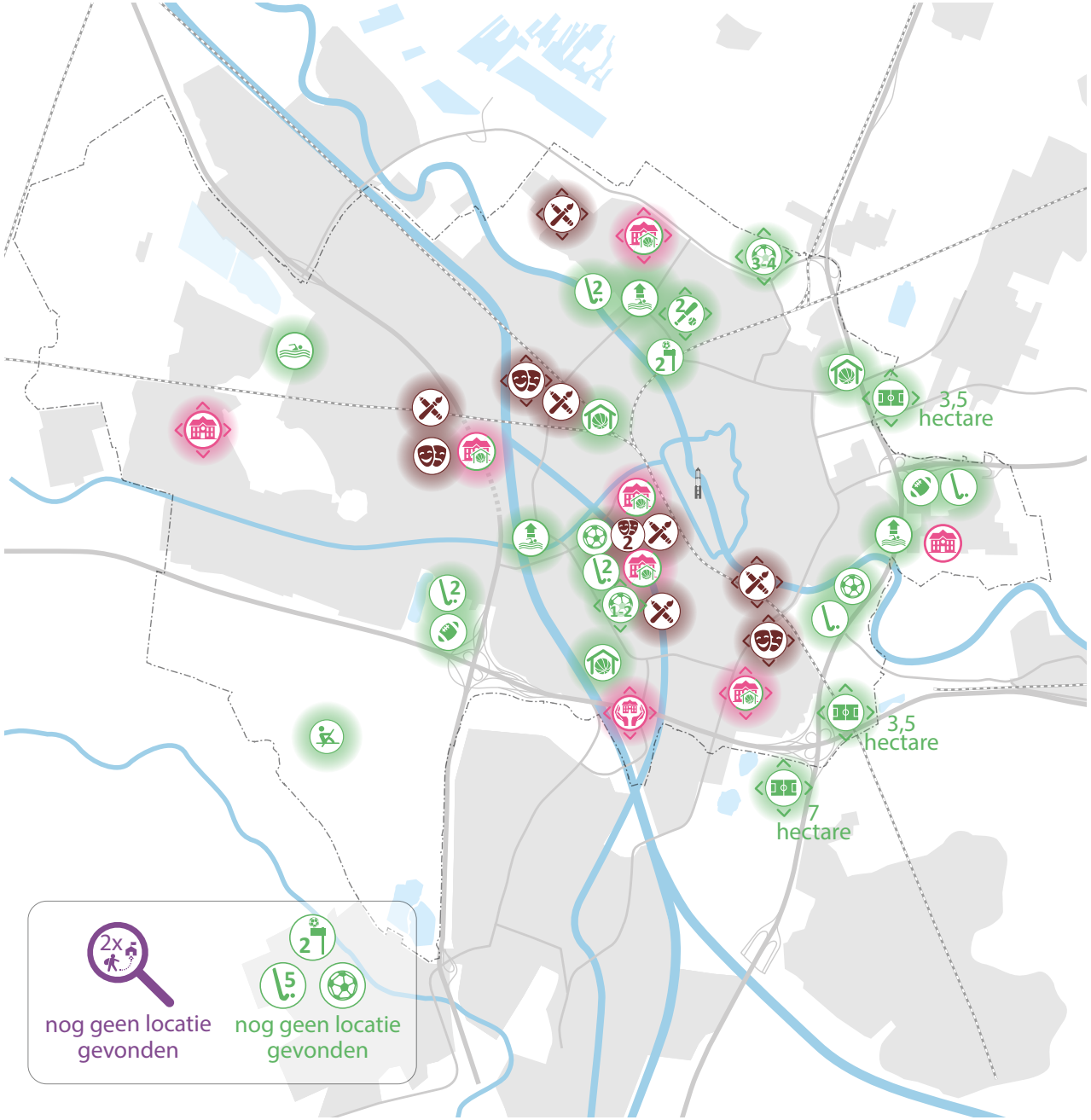


Bij culturele publieksvoorzieningen op wijkniveau gaat het om bereikbaar en toegankelijk cultuuraanbod gericht op ontspanning, ontmoeting en ontplooiing. Dit varieert van cultuurbezoek (muziekoptreden, theatervoorstelling, filmvertoning of expositie), cultuurbeoefening (deelname aan een koor, muzieklessen, theatersport enz.) tot cultureel vrijwilligerswerk.

Voor een deel van deze voorzieningen zijn normen vastgesteld die aangeven wanneer er uitbreiding nodig is.[45] Voor andere voorzieningen monitort de gemeente samen met partners wanneer er uitbreiding nodig is. Het is van belang dat deze voorzieningen in alle wijken aanwezig zijn en bij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.
Door de relatief sterke stijging van ouderen zal er in de bestaande wijken extra moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen.

Een evenwichtige spreiding van stedelijke voorzieningen over de stad
Niet alle voorzieningen kunnen op buurt- en wijkniveau worden gerealiseerd. Er zijn voorzieningen die een wijkoverstijgend, stedelijk en soms zelf regionaal bereik hebben (afbeelding kaart stedelijke voorzieningen). Het is van belang dat deze voorzieningen goed verspreid over de stad liggen en toegankelijk blijven voor alle inwoners.

Buurt- en wijkvoorzieningen



Cultuur

- nieuwe creatieve werkplek
- nieuwe culturele (publieks) voorziening

Onderwijs

- nieuwe voortgezet onderwijs-locatie inclusief sporthal
- nieuwe locatie voor voortgezet onderwijs
- nieuwe locatie voor speciaal onderwijs
- locatiestudie in de wijk/buurt

Zorg

- nieuw asielzoekerscentrum

Sport

- nieuwe sporthal
- nieuw(e) hockeyveld(en)
- nieuwe roeibaan
- nieuw zwembad
- (mogelijke) uitbreiding bestaand zwembad
- nieuw rugbyveld
- nieuw(e) voetbalveld(en)
- nieuw(e) honk- en softbalveld(en)
- nieuw(e) korfbalveld(en)
- technisch zoekgebied naar sportvelden



Sport

Voor een gezonde leefstijl is een omgeving die uitnodigt tot bewegen en sporten voorwaarde. De nabijheid verhoogt de sportdeelname, beperkt mobiliteitsstromen en heeft een positieve invloed op de sociale structuren in een wijk. Vooral voor jeugd en kwetsbare groepen is een georganiseerd sportaanbod dichtbij en in de wijk belangrijk. Om de groei van de stad op te vangen zijn er meer sportvelden en sporthallen nodig en moet er nog één zwembad bij komen. Ook is er soms een verplaatsing van functies of sporten nodig om sportparken van voldoende omvang te realiseren. Sportparken van voldoende omvang zijn nodig voor een gezonde grootte van verenigingen en het efficiënt gebruik van accommodaties. Bij verdere ontwikkeling van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.
Het inpassen van sportvelden is een uitdaging gezien het totale oppervlakte en de vaste maatvoering van de velden. Toch is ervoor gekozen om ook daarvoor plek te maken in de stad om sporten dichtbij huis mogelijk blijven te maken. Dit betreft het herstructureren en uitbreiden van bestaande sportparken en een onderzoek naar twee nieuwe locaties (Rioolwaterzuiveringsinstallatie in Overvecht en Transwijk); dit onderzoek doen de gemeente in samenspraak met relevante stakeholders.
Daar waar dat niet in de stad kan, zijn technische zoekgebieden aangewezen direct grenzend aan de stad; deze zoekgebieden vergen nog wel een integrale afweging. Denk daarbij aan de Voordorpse Polder, de voormalige Kwekerij (nabij station Lunetten), Noorderpark en Laagraven. Deze hebben een directe relatie met de groei van de stad en de nieuwe knooppunten. Deze uitbreiding op sport is niet enkel nodig in het licht van de verdere ontwikkeling van de stad. Ook met de huidige woningbouwplannen zullen tekorten ontstaan in de veldsport. In deze RSU 2040 kiest de gemeente voor een aantal locaties waar deze sportvelden moeten landen, maar met deze plannen en de huidige harde plancapaciteit zijn er nog steeds onvoldoende velden. Het is daarom belangrijk om de komende jaren te monitoren hoe vraag en aanbod zich verhouden.



Onderwijs

Voor het Utrechtse onderwijs is kwalitatief goede huisvesting essentieel. Een goede, moderne en gezonde leeromgeving is belangrijk voor de leerprestaties van leerlingen en het werkplezier van leraren.
Als de stad groeit zijn er meer scholen voor primair en voortgezet onderwijs nodig. De planning en programmering van de benodigde onderwijsvoorzieningen wordt gedaan op basis van de leerlingen- en bevolkingsprognoses. Om de ontwikkeling van de groei van de stad goed te kunnen monitoren worden deze jaarlijks opgesteld.
Schoolgebouwen voor voortgezet onderwijs vragen veel ruimte. De gebouwen zijn groot, er is een (groen) speelplein vereist en er zijn fietsenstallingen nodig. Ook heeft de gemeente extra aandacht voor veilige routes rondom de school, voor het beperken van geluidshinder en voor de betaalbaarheid van de voorziening.



Cultuur

Broedplaatsen

Er is een behoefte aan groei van 80.000 m² werkplekken, verspreid over de stad en deels in de regio. Het faciliteren van creatieve makers zorgt voor een creatief klimaat in de stad en de regio. Daarbij kunnen deze makers vanuit hun werkplek, afhankelijk van het soort plek, een rol vervullen in maatschappelijke vraagstukken. Het gaat daarbij om betaalbare broedplaatsen voor bijvoorbeeld ateliers van zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen. Op de kaart is een aantal kansrijke plekken aangewezen, maar er is noodzaak om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Tegelijkertijd is zichtbaar dat met het verdichten van de stad ook tijdelijke plekken op de rafelranden verdwijnen. Dus terwijl de vraag stijgt, wordt de huidige beschikbare ruimte ook minder; een dubbel effect op de ruimtebehoefte.

Culturele voorzieningen op stadsniveau en culturele voorzieningen met regionale/(inter)nationale uitstraling
Er is een onderscheid tussen voorzieningen die passen bij de maat van de stad en voorzieningen die passen bij de rol die Utrecht in de regio en op (inter)nationaal niveau wil vervullen. In de laatste categorie gaat het om stedelijke voorzieningen en evenementen met allure en uitstraling die een bredere aantrekkingskracht hebben op regionaal of bovenregionaal niveau. Ze dragen bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid van de stad bij bewoners, bezoekers en bedrijven, zoals bijvoorbeeld het Centraal Museum, Spoorwegmuseum, TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg. Deze plekken realiseert de gemeente rondom knooppunten.
Op het niveau van de stad gaat het om voorzieningen en evenementen waar bewoners een stuk voor willen fietsen en waarvan er één of enkele in de stad aanwezig zijn / georganiseerd worden. Het gaat dan om podia zoals De Helling, Het Huis Utrecht, bioscopen, filmhuizen, expositieruimten en diverse culturele (of sport)evenementen.



Opvang internationale nieuwkomers
International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR)
Het is belangrijk dat iedereen - nieuwkomers en gevestigde inwoners - zich thuis kan voelen in Nederland. Daarom organiseert ook Utrecht ontvangst- en inburgeringsvoorzieningen voor kennismigranten, asielmigranten, gezinsmigranten en migranten uit de Europese Unie. De WRR adviseert alle internationale nieuwkomers op te vangen in brede welkomstcentra en geeft daarbij aan dat de ontvangstinfrastructuur voor ‘expats’ daarbij als uitgangspunt kan dienen. Het voordeel van één internationaal centrum is dat er meer samenhang is in de ontvangstfuncties en -acties, evenals een beter overzicht van de gehele dienstverlening, structurele aandacht voor immigratie, ontvangst van internationaal talent en een brede netwerk- en kennisuitwisseling.
In Utrecht is deze beweging al in gang gezet met de inrichting van het International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR). Het IWCUR is het internationaal ontvangstcentrum voor de regio (medegefinancierd door de Provincie, de gemeente Amersfoort en de Universiteit Utrecht) en ontwikkelt zich tot het centrale punt in de regio waar alle groepen migranten op weg geholpen worden richting publieke en private dienstverlening.

Asielzoekers
De opvang van asielzoekers organiseert de gemeente in de toekomst meer kleinschalig. Hiervoor wordt één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken gezocht of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad.

Overig
We verwachten dat met de groei van de stad uitbreiding nodig is op meer stedelijke voorzieningen. Het is echter nog niet duidelijk welke voorzieningen zullen groeien, met welke omvang en waar ze in de stad moeten landen. Dit monitort de gemeente in de loop van de tijd en samen met de partners wordt naar locaties gezocht. Het gaat hierbij onder andere om:
- Hoger onderwijs, Middelbaar Beroepsonderwijs
- Ziekenhuiszorg
- WLZ voorzieningen
  (instellingen voor ouderen en verstandelijk gehandicapten)
- Hospice
- Wijkbureau
- Scouting
- Begraafplaatsen, uitvaartcentra en crematoria

Voor het realiseren van maatschappelijke voorzieningen gelden de volgende kaders:

- Voorzieningen moeten laagdrempelig en voor iedereen toegankelijk zijn.
- Voorzieningen moeten zichtbaar, vindbaar en bereikbaar worden gerealiseerd.
- Er moet voldoende diversiteit in voorzieningen zijn, passend bij de aard en bevolkingssamenstelling van de wijk/buurt en functie van de voorziening.
- Om voorzieningen maatschappelijk te kunnen renderen, moet er sprake zijn van voldoende passend en betaalbaar maatschappelijk vastgoed.
- Elke gebiedsontwikkeling, ongeacht de omvang, legt druk op de voorzieningen. Daarom moet er vanuit elke ontwikkeling oog zijn voor en een ruimtelijke en financiële bijdrage worden geleverd aan het voorzieningenniveau, óók als de voorzieningenvraag niet in het betreffende gebied zelf wordt opgelost.
- Indien een integraal gebiedsplan zo doelmatig mogelijk is opgebouwd, maar leidt tot een additionele financiële opgave voor de bekostiging van het maatschappelijk vastgoed in dat plan, dan hoort deze afweging betrokken te worden in het integrale gebiedsbekostigingsplan.
- Zorg waar mogelijk voor behoud van bestaand maatschappelijk vastgoed in de wijk, zodat schaarse middelen (ruimte en budget) hiervoor doelmatig worden ingezet.
- Meervoudig ruimtegebruik is een uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling.
- Houd bij de planning, daar waar noodzakelijk, rekening met mogelijke uitbreiding, andere invulling of onvoorziene omstandigheden. Bouw dus flexibel en bestem (tijdelijk) flexibel.
- Betrek de bewoners en gebruikers bij het ontwerpen, realiseren en in gebruik nemen van de voorzieningen.
- In nieuwe ontwikkelgebieden is de fasering van voorzieningen belangrijk. Ontwikkel woningen en voorzieningen in samenhang.
- Stedelijke voorzieningen worden ingepland vanuit het stedelijke kader en toegewezen aan een gebied. Dit maakt vervolgens integraal onderdeel uit van de afzonderlijke gebiedsopgaves.
- Stedelijke voorzieningen kennen deels ook een regionaal karakter. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is daarom van belang. De gemeente plant deze voorzieningen daarom ook in eerste instantie rondom de knooppunten.

5.2.5 Mobiliteit

Urgentie

Het verkeer in Utrecht loopt op dit moment al vast en de verwachting is dat het aantal verplaatsingen 35% hoger zal zijn in 2040 ten opzichte van 2015. Zowel het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet als de OV-infrastructuur zijn nu al overbelast; Utrecht kampt met autofiles, fietsfiles en overbezette bussen, trams en treinen. Kortom, de bereikbaarheid van Utrecht als stad en Utrecht als draaischijf van Nederland staan onder grote druk. Simpelweg de capaciteit van de bestaande infrastructuur vergroten is niet voldoende. Stevige investeringen in maatregelen van uiteenlopende aard zijn nodig. De ambities op het gebied van mobiliteit moeten een bijdrage leveren aan het gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden van de groeiende stad door gebruik te maken van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) en daarmee efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

Het wenkend perspectief

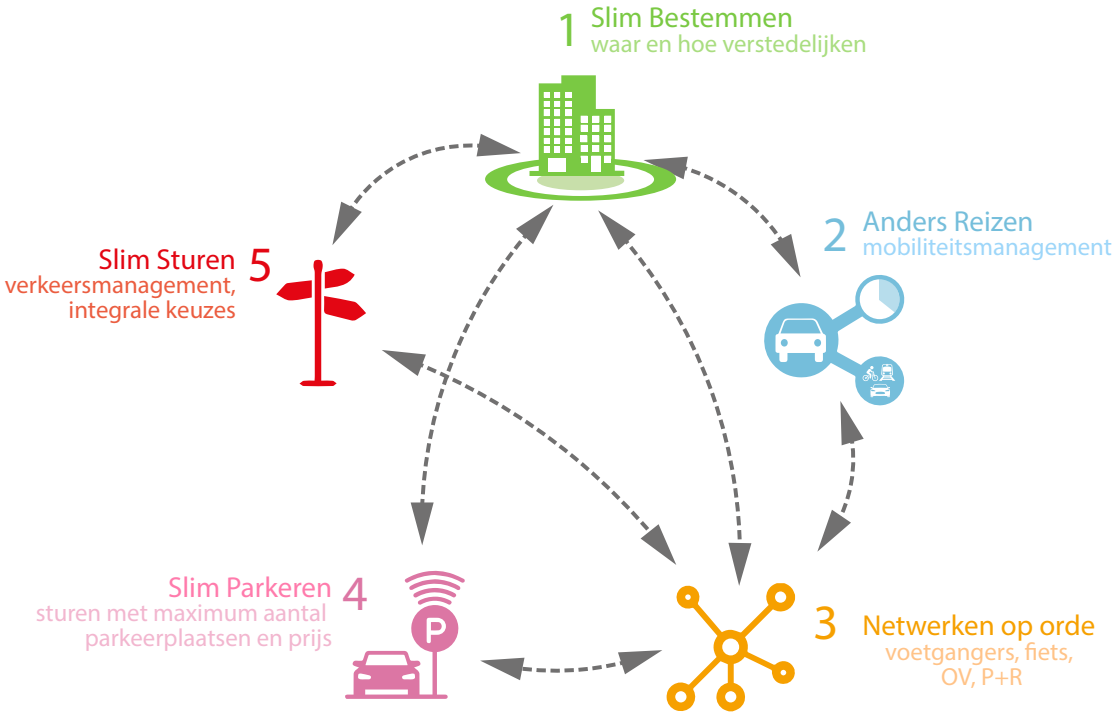
Hoe ziet Utrecht er in 2040 uit en hoe verplaatsen inwoners en bezoekers zich? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De gemeente kiest voor nieuwe stedelijke knooppunten met een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee zijn er meer voorzieningen aanwezig in de nabijheid. De gemeente wil dat het autoverkeer niet verder groeit, maar wil de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en - in vergelijking met de auto -ruimte-efficiënte vervoerwijzen. De gemeente kiest voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte her in te richten. Zo zorgt de gemeente voor relatief minder verkeer(shinder) en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve stad zijn en werkt aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Soms is er voor het OV bepaalde infrastructuur noodzakelijk die de gemeente zorgvuldig zal inpassen. Voorzieningen zoals supermarkten en scholen zijn goed te voet te bereiken en er zijn 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.

Indien bij de verdere ontwikkeling van de stad op den duur een sterke groei van autogebruik in de spits zichtbaar wordt, zal de gemeente in overleg met regio en Rijk moeten afwegen wat de best passende aanpak is. Dat vraagt dan een positie op het spectrum, waarvan de uiterste opties zijn: “sterker inzetten op het versterken van fiets en OV en daarbij steviger inzetten op gedragsbeïnvloeding” versus “alsnog uitbreiden van de regionale wegeninfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass van de A12 ten zuiden van Utrecht in combinatie met toeleidingswegen vanuit Nieuwegein, Utrecht en de Kromme Rijn streek”. Dit laatste kan echter op gespannen voet staan met gezond stedelijk leven in de te verstedelijken A12-zone. Het gebiedsonderzoek, dat de gemeente in U Ned-verband uitvoert, is er op gericht om verstedelijking (in de hele regio en specifiek in de A12 zone, Utrecht Zuidwest en de Kromme Rijn streek) mogelijk te maken zonder deze bypass.

De Utrechtse mobiliteitsaanpak

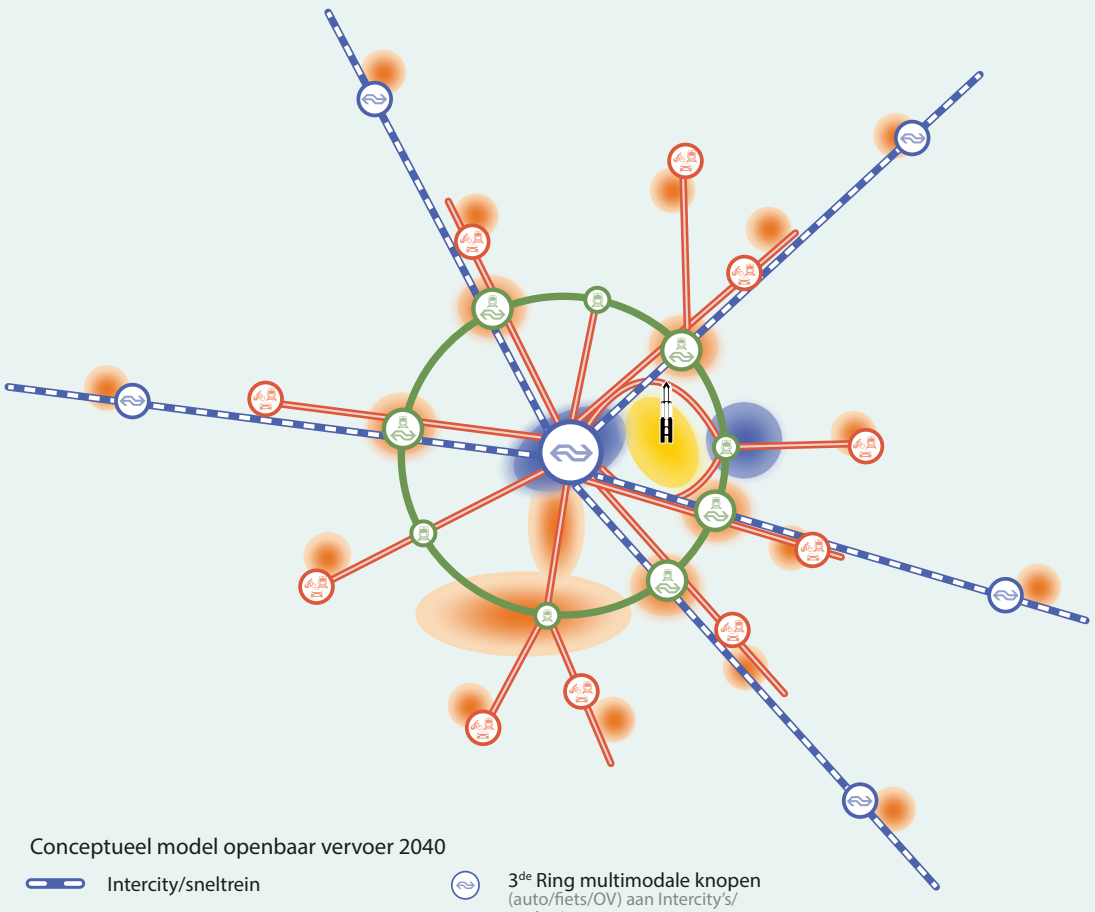
Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten keuzes gemaakt worden. De Utrechtse mobiliteitsaanpak bestaat uit vijf stappen die samenhangen, niet per se in deze volgorde. De stappen zijn tegelijkertijd van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het Mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma's. De gemeente houdt goed in de gaten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat tussentijds kan worden bijgestuurd.



Vijf samenhangende stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak

Wiel met spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept ‘wiel met spaken’ als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen, bestaande uit Spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum en uit wielverbindingen die directe, frequente verbindingen vormen tussen de regio, een netwerk van P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten waar reizigers zeer comfortabel kunnen overstappen (ketenmobiliteit: goede overstapmogelijkheden op fiets en deelmobiliteit) en die interessant zijn voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



Het belang van het Wiel met spaken overstijgt de stedelijke ontwikkeling van (Regio) Utrecht; het lost een nationaal mobiliteitsvraagstuk op. Utrecht is immers een buitengewoon belangrijk mobiliteitsknooppunt voor Nederland en station Utrecht CS kan de druk op langere termijn niet meer aan. Dit zijn de belangrijkste argumenten voor het Wiel met spaken:

1 Het wiel met spaken maakt gezonde verstedelijking mogelijk. De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsconcept wiel met spaken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Wiel is een randvoorwaarde om op verschillende plekken in de stad knooppunten te realiseren en tegelijkertijd is het benutten van de mogelijkheden van het wiel een voorwaarde voor hoogfrequent en hoogwaardig vervoer. Het OV krijgt een enorme kwaliteitsimpuls, waardoor meer mensen zullen kiezen voor het openbaar vervoer en minder voor de auto.
2 Het wiel met spaken zorgt voor een betere spreiding van de OV-reizigersstromen, waarmee leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten rondom Utrecht centraal opgelost worden. Zowel lokaal, regionaal als nationaal.
3 Het wiel met spaken biedt snelle en directe OV-verbindingen vanuit de regio naar belangrijke bestemmingen, zoals het USP en een verbeterde aansluiting op het hoofdspoor voor (bestaande en nieuwe) woon- en werkgebieden van onder andere Nieuwegein, Zeist en het USP.
4 De mobiliteitsinfrastructuur die gelieerd is aan de OV-ring gaat zorgen voor aantrekkelijke overstapmogelijkheden van auto op OV (vóór de ring Utrecht). Hierdoor zal het functioneren van de snelwegring voor doorgaand verkeer verbeteren, de bereikbaarheid van de stad toenemen en de (parkeer)druk bij belangrijke bestemmingen afnemen.



Slim bestemmen
De groei van de stad gaat samen met uitbreiding van het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hiermee dichter bij elkaar gebracht, zodat mensen minder hoeven te reizen.



Anders reizen
Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad worden inwoners en bezoekers gestimuleerd om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren.
Door het delen van voertuigen worden deze beter benut en is minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, biedt de gemeente deelmobiliteit fysiek en digitaal laagdrempelig aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto, maar ook bij overstappunten in het netwerk.



Netwerken op orde
Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast, bijvoorbeeld door meer ruimte voor voetgangers en fietsers in woonstraten. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, wil de gemeente voetgangers, fietsers en OV-reizigers spreiden. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én worden knelpunten weggenomen die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan. Waar menging van verkeersstromen nodig blijft, werkt de gemeente aan lagere snelheidslimieten ten behoeve van de veiligheid.

Zeker tot op afstanden tot 15 kilometer is fietsen een gezonde en aantrekkelijke manier van verplaatsen. De gemeente werkt aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om de fiets makkelijk en veilig te stallen. De gemeente zorgt dat het fietsverkeer wordt gespreid over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëert de gemeente voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routes om het centrum heen en wordt het fietsnetwerk beter aangesloten op de OV-knooppunten aan het wiel. Ook zorgt de gemeente voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen en voor het beperken van fietsfiles.



Slim parkeren
Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. De gemeente faciliteert initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Bewoners kunnen parkeren aan de Ring, bezoekers en forenzen parkeren gemakkelijk bij een 'P+R 2.0'. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



Slim sturen
De gemeente gaat beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee blijft de openbare ruimte aantrekkelijk en ontstaat er ruimte voor de groei van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. De gemeente stuurt op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doet aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Daarbij ligt de prioriteit bij lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer en maakt de gemeente ruimte voor andere functies, zoals verblijven en groen. In gebieden waar de verblijfsfunctie centraal staat is het daarom soms nodig om doorgaand autoverkeer niet meer te faciliteren.

De ambities op het gebied van mobiliteit kunnen alleen gerealiseerd worden als alle netwerken op orde zijn. Dit vereist:

Multimodaal reizen en reizen met deelmobiliteit:

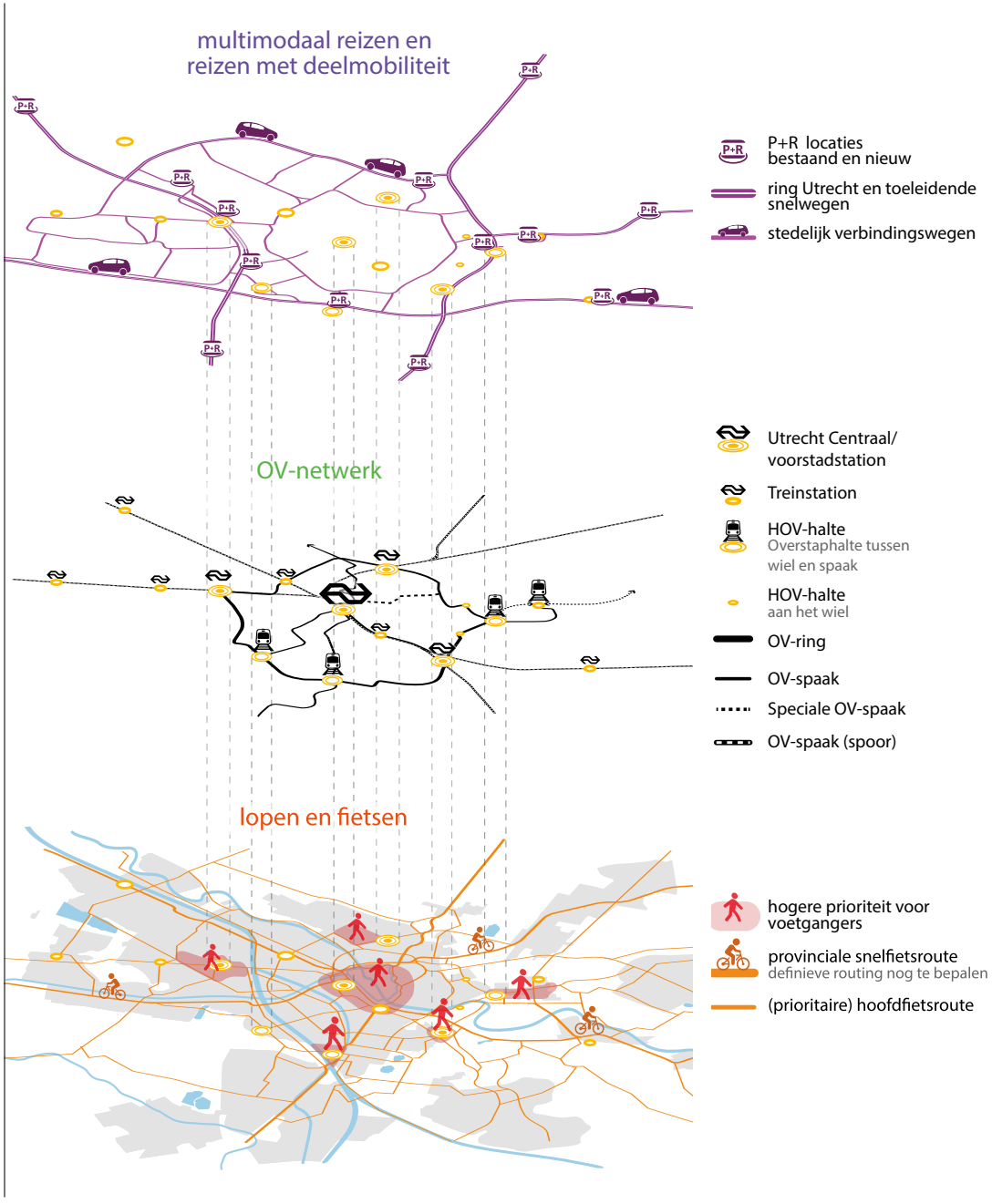
- Fiets en OV op orde
- Aantrekkelijke P+R hubs
- Aanbod deelmobiliteit
- Aanbod mobility as a service
- Minder (straat) parkeren
- Netwerksturing door (her)inrichting van wegen en door stadsbreed multimodaal verkeersmanagement.

OV-netwerk:

- Hogere frequenties Intercity en sprinters
- Extra Intercity halteringen bij Lunetten Koningsweg, Leidsche Rijn centrum en Overvecht
- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele wielverbindingen
- Hoogfrequente, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Betrouwbare basisnetverbindingen voor de ontsluiting van de wijken
- Aanvullende (openbaar) maatwerk vervoervoorzieningen voor iedereen

Lopen en fietsen:

- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Goede aansluiting op regionale netwerk (zodat fietsen op korte en middellange afstand een goed alternatief is)
- Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en andere doelgroepen
- Aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes naar woongebieden, winkelgebieden, werkgebieden en OV knooppunten (een fijnmazig netwerk)
- Nieuwe routes om het centrum heen
- Utrecht ontwikkelt en koestert een (groen) stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad



Mobiliteitsnetwerken

Logistiek vervoer en goederenhubs

Door de toename van het aantal inwoners en bedrijven, de grote bouwopgave en de invoering van de zero-emissie zone veranderen de logistieke systemen en transport en ontstaan er nieuwe vormen van goederenvervoer. De ruimtevraag naar grootschalige distributiecentra neemt toe en er is meer vraag naar distributie van goederen in het stedelijk gebied en bijbehorende kleinschalige opslaglocaties voor het 'last-mile- vervoer' naar de klant. Bij goederenvervoer (bouwverkeer, goederenvervoer, afvalinzameling, etc.) blijft gemotoriseerd wegverkeer belangrijker dan bij personen¬vervoer, maar het is belangrijk dat dit ook in andere type voertuigen kan plaatsvinden, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van werf- en wegkelders en wal- en kluismuren in de stad.

De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor slimme en schone stadsdistributie. In dergelijke hubs worden goederen gebundeld en vindt overslag plaats naar andere type (veelal schonere en kleinere) voer- en vaartuigen. Er zijn verschillende type hubs nodig voor verschillende goederenstromen (bouw, vers, retail, service/diensten, pakket, afval, etc.). De schaalgrootte van de hubs is afhankelijk van de type hub (stad, wijk of buurt) en de goederenstroom. In Nederland zijn de gemiddelde groottes:

Hub	Grootte	Locatie	Karakteristieken
Stads-distributiecentrum	5.000 - 10.000 m^2	Rand van de stad, nabij snelweg	Meerlaags, combi met andere functies
Wijkhub	1.000m^2	In de stad	Flexibel, op- en overslag
Buurthub	100m^2	Winkels/ appartementen	Pakketpunt, pakketkluis

Bron: Buck Consultants

Bij goederenhubs heeft het de voorkeur dat deze zijn gesitueerd op bedrijventerreinen waarbij zij een goede verbinding hebben met de Ring Utrecht en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Utrecht en waar mogelijk een spoorweg en/of waterweg, zijn ze goed toegankelijk voor alle type vervoersmiddelen (van trekker-oplegger tot vrachtfiets) en voor kleinere type hubs een inpandige laad- en losmogelijkheid om de impact zo klein mogelijk te houden.

De gemeente streeft er naar om de huidige stadshubs zo veel te behouden op de huidige locaties. Bij herontwikkeling van locaties, tracht de gemeente het bedrijf in de nabijheid te herplaatsen onder vergelijkbare condities. Ook is er vanuit de markt nog steeds vraag naar ruimte om stadsdistributiehubs op te zetten.
Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Op Lage Weide en de Liesbosch zijn havens die belangrijk zijn voor goederenvervoer over water.
Vanaf 2025 kent Utrecht een zero-emissie zone voor goederenverkeer in de binnenstad. Bij stadsdistributiehubs moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om de elektrische voertuigen te kunnen opladen.

5.2.6 Energie

De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad, biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Daarmee wil de gemeente zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Dit doet de gemeente door energiebesparing te stimuleren, ruimte te bieden voor de opwekking van duurzame energie en een aardgasvrije energie-infrastructuur.
De gemeente stelt daarvoor de volgende ruimtelijke kaders:

- Duurzaam bouwen
- Benutting van daken en gevels
- Ruimte voor duurzame energie
- Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
- Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

Duurzaam bouwen
Utrecht bouwt zo duurzaam mogelijk (nieuwbouw zo veel mogelijk energieneutraal) en zorgt daarmee voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking aan de gebouwen. Dit draagt bij aan de doelstelling op langere termijn om als gemeente zo spoedig mogelijk klimaatneutraal te zijn.

De groei van de stad zorgt voor een aanvullende energievraag. Die groeiende vraag naar energie moet zo veel mogelijk worden beperkt en de resterende vraag moet daarna duurzaam worden ingevuld. Om afwenteling van de benodigde ruimtevraag voor de energieopwekking naar de omgeving te voorkomen moeten gebouwen zo energie-efficiënt mogelijk worden gebouwd, dus met een minimale energiebehoefte en een maximale energieopwekking aan de gebouwen zelf. Waar dat niet mogelijk is, is sprake van afwenteling, in eerste instantie naar het omliggende gebied, en ontstaat een ruimtevraag voor productie van duurzame energie. Om deze extra ruimtevraag zo veel mogelijk te beperken leggen we spelregels vast over de verduurzaming van nieuwbouw.

Benutting van daken en gevels
Geen dak- of geveloppervlak in de stad mag onbenut blijven

Voor klimaatneutraal bouwen op gebouwniveau is het nodig dat daken- en gevels worden gebruikt voor het opwekken van energie (multifunctioneel ruimtegebruik). De ruimte op daken van nieuwbouw en als mogelijk ook bestaande bouw wordt verdeeld over meerdere opgaven/ambities van de stad, waaronder energieproductie. De gemeente gaat hierbij verder dan de wettelijke normen, omdat die er niet automatisch toe leiden dat daken van woningen en bedrijven optimaal benut worden.

Ruimte voor duurzame energie
Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.

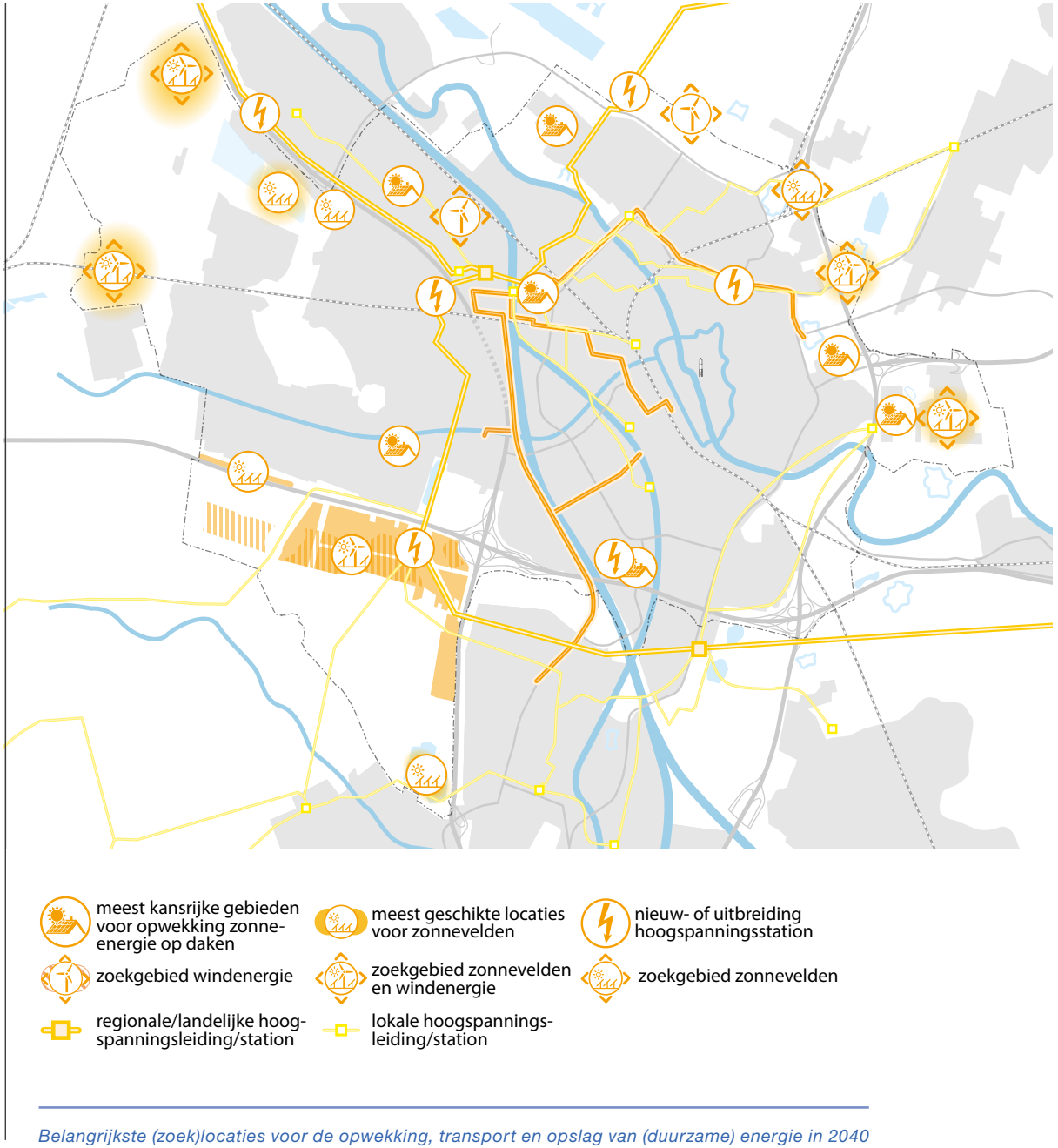
De prioritaire zoeklocaties voor zonnevelden en windmolens zijn Ockhuizen, Utrecht Science Park, Voordorpsepolder, Dorpeldijk, Lage Weide (alleen wind), Noorderpark (alleen wind) en Fort Blauwkapel (alleen zon). Deze locaties zijn nodig om 40 GWh te realiseren. Het zijn technische zoeklocaties, die nog een integrale afweging vergen.

Voor het realiseren van zonnevelden en windmolens gelden de volgende ruimtelijke principes:

1 Bij zonnevelden en rond windmolens wordt ernaar gestreefd om energieproductie te combineren met andere functies zoals bijvoorbeeld agrarisch gebruik, waterberging en natuur
2 Bij de vormgeving van zonnevelden en windmolens, inclusief bijbehorende objecten (bijvoorbeeld gebouwen en hekwerken) wordt rekening gehouden met gebiedseigen waarden en kenmerken
3 Bij realisatie van zonnevelden en windmolens in de cultuurhistorische hoofdstructuur wordt rekening gehouden met de waarden van de cultuurhistorische hoofdstructuur en worden regels gesteld ter bescherming en benutting van deze waarden
4 Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht

Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
In de stad wordt ruimte geboden voor energie-infrastructuur die nodig is voor vervanging van de infrastructuur voor aardgas en fossiele autobrandstoffen en ter verduurzaming van de stadverwarming.

Het afscheid van fossiele energiebronnen gaat naar verwachting gepaard met een verdubbeling van het elektriciteitsverbruik en de daarbij horende bovengrondse elektriciteitsinfrastructuur (transformatorstations). De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorziet de gemeente dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad. Om te voorkomen dat de bovengrondse voorzieningen solitair in de buitenruimte komen te staan hanteren het principe ‘inpandig tenzij’. De voorzieningen worden dus zo veel als mogelijk geïntegreerd in (nieuwbouw)plannen.

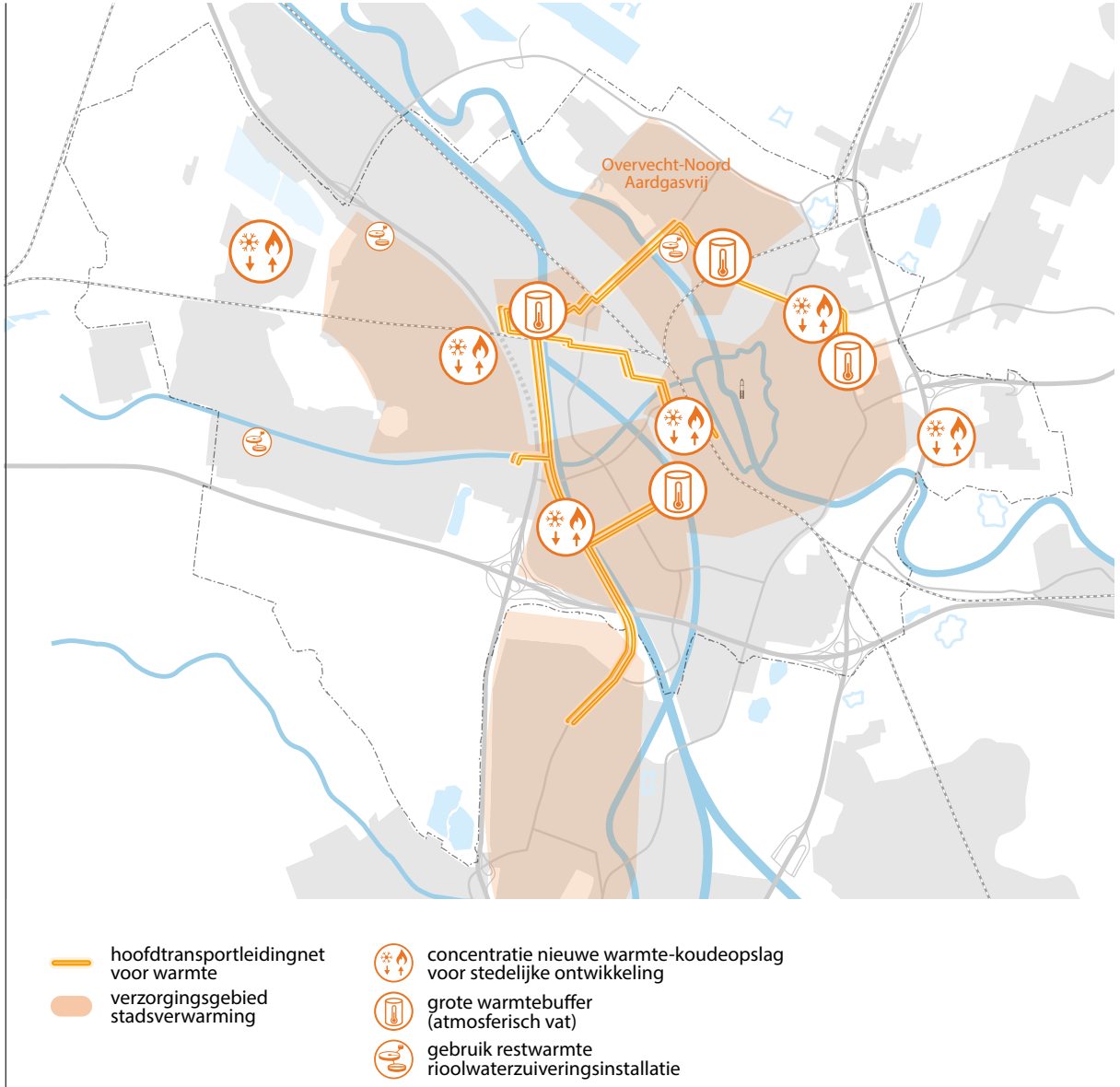


Belangrijkste (zoek)locaties voor de opwekking, transport en opslag van (duurzame) energie in 2040

Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

In de ondergrond wordt ruimte gereserveerd die nodig is voor de bovenstaande vier ambities, energie neutrale nieuwbouw (1), duurzame energieproductie op gebouwen (2), aansluiting van windmolens en zonnevelden (3) en energie-infrastructuur (elektriciteitsnet en warmtenet) (4)

De ondergrondse infrastructuur voor realisatie van de genoemde ambities betreft voornamelijk elektriciteitsleidingen, warmteleidingen en warmte-koudeopslag. Al deze alternatieven hebben een ruimtebeslag in de ondergrond die nu nog niet te kwantificeren is. Hoe dan ook is het van belang dat het ondergronds ruimtegebruik waar mogelijk multifunctioneel wordt ingericht. Per locatie moet worden bepaald welke functies op die plek prioriteit hebben en welke functies met elkaar gecombineerd kunnen worden. De visie op de ondergrond is opgenomen in paragraaf 5.2.10.



Belangrijkste locaties voor de opwekking, transport en opslag van warmte in 2040

5.2.7 Duurzame leefomgeving

Hierboven is vooral aandacht besteed aan een groene, gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Daarnaast zijn er enkele relevante aandachtspunten om te zorgen dat de leefomgeving duurzaam is en blijft:

- Schoon Vervoer: Vanaf 2030 zullen in Nederland alleen nog zero-emissie personenvoertuigen worden verkocht. Om dit te faciliteren legt de gemeente elektrische laadinfra aan in de stad. Daarbij zal de gemeente voorsorteren op mogelijkheden om op grote schaal autobatterijen te gebruiken als opslag voor decentraal opgewekte duurzame stroom. Ook vrachtverkeer inclusief bouwverkeer zal richting zero-emissie gaan bewegen. Hiervoor zal naast laadinfra, ook waterstoftankinfrastructuur worden gerealiseerd. Tenslotte zal een beweging plaatsvinden richting meer deelauto's, meer OV, meer lopen en fietsen, en kleinere, lichtere en stillere voertuigen die de stad in kunnen en hun lading oppikken bij hubs aan de randen van de stad
- Lucht: In 2030 voldoet de gemeente aan de normen van de World Health Organisation (WHO) op het gebied van luchtverontreiniging. Wel zal er nog steeds luchtverontreiniging bestaan en mogelijk worden daardoor normen aangescherpt. Denk daarbij aan overlast in verband met verbranding door particulieren (kachels), slijtage van banden (elektrische voertuigen zijn zwaarder en daardoor slijten banden harder, dit produceert fijnstof) en uitstoot van scheepvaart, die langzamer lijkt te verschonen dan andere transportsectoren. Onlangs stelde de gemeenteraad een pakket luchtmaatregelen vast in De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' (8 december 2020).
- Geluid en trillingen: Ook hier spelen de gezondheidseffecten en de normen van de WHO een belangrijke rol. Door elektrificatie van voertuigen kan bepaalde geluidsbelasting afnemen maar dit geldt niet standaard voor alle soorten van verkeerslawaai, mede doordat deze voertuigen zwaarder zijn. In een verdichtende stad zal overlast van buren of van mensen in de openbare ruimte blijven voorkomen. Daarom houdt de gemeente bij de bouw van woningen rekening met voldoende afstand tot de straat, realisatie van slaapkamers aan rustige kant van bebouwing en voldoende isolatiemateriaal. Afhankelijk van de ontwikkeling van de luchtvaart is op lange termijn ook daarvan meer overlast te verwachten
- Bodem: De gemeente monitort een aantal sterk verontreinigde locaties in Utrecht. De mogelijkheden voor gebruiksfuncties op deze plekken blijft beperkt. Vanuit de steeds sterker wordende focus op gezondheid en het voortschrijden van de wetenschap, worden steeds hogere eisen gesteld aan de bodemkwaliteit. Het gevolg zal zijn dat de gemeente op meer plekken moet saneren, ook op plekken die nu nog niet bekend zijn

5.2.8 Hoogbouw

De visie op de toekomst van de stad vraagt ook een visie op hoogbouw. Hoe en vooral ook ‘waar’ kan hoogbouw worden ingezet om de koers van de stad te versterken en leesbaar te maken?
In Utrecht zijn de laatste jaren steeds meer hoge gebouwen gerealiseerd. De belangrijkste bestaande hoogbouwclusters zijn het Stationsgebied (tot 105m) en het USP (tot 90m) en ook in Leidsche Rijn Centrum is een hoog gebouwencomplex in voorbereiding (140m). Daarnaast komt hoogbouw in Utrecht vooral voor in de naoorlogse wijken, Kanaleneiland en Overvecht. De gebouwhoogte varieert hier - een uitzondering daargelaten - van 30 tot 70m.
Met de zoektocht naar de verhouding tussen ruimtelijke kwaliteit en stedelijke dichtheid beschrijft de onderstaande paragraaf de contouren van welke hoogteaccenten passend zijn in de stad. Daarmee wordt hoogbouw breder opgevat dan specifiek de vraag hoe hoog de stad zich mag ontwikkelen tot 2040. Het silhouet van de stad is een belangrijk element van ruimtelijke kwaliteit.

Hoogbouw volgens de Utrechtse maat
Al minstens 600 jaar domineert de Dom de stad als hoogste gebouw (112 meter). Utrecht is door de ligging en historie te bestempelen als een gematigde hoogbouwstad. Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle landschappen en heeft een historische binnenstad rijk aan cultuur waar grote bouwhoogten veel impact kunnen hebben. Grote watervlakten als tegenwicht van hoogbouw zoals in Rotterdam ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte.
De gemeente maakt het volgende onderscheid:

- Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis:
  tot maximaal 105 meter. (Het grote contrast van de vorige hoogbouwvisie waar in de bestaande stad 90 meter de maximale hoogte was, en de ‘sky is the limit’ in Leidsche Rijn Centrum wordt hiermee verlaten.)
- Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter.

Hoogbouw tot 105 meter wordt gekoppeld aan de belangrijke OV-knopen in de stad. Dit versterkt de structuur van de stad en vergroot de leesbaarheid. Tegelijkertijd sluit dit perfect aan bij de nabijheidsdoelstellingen, namelijk: de grootste dichtheden bij de best bereikbare plekken.

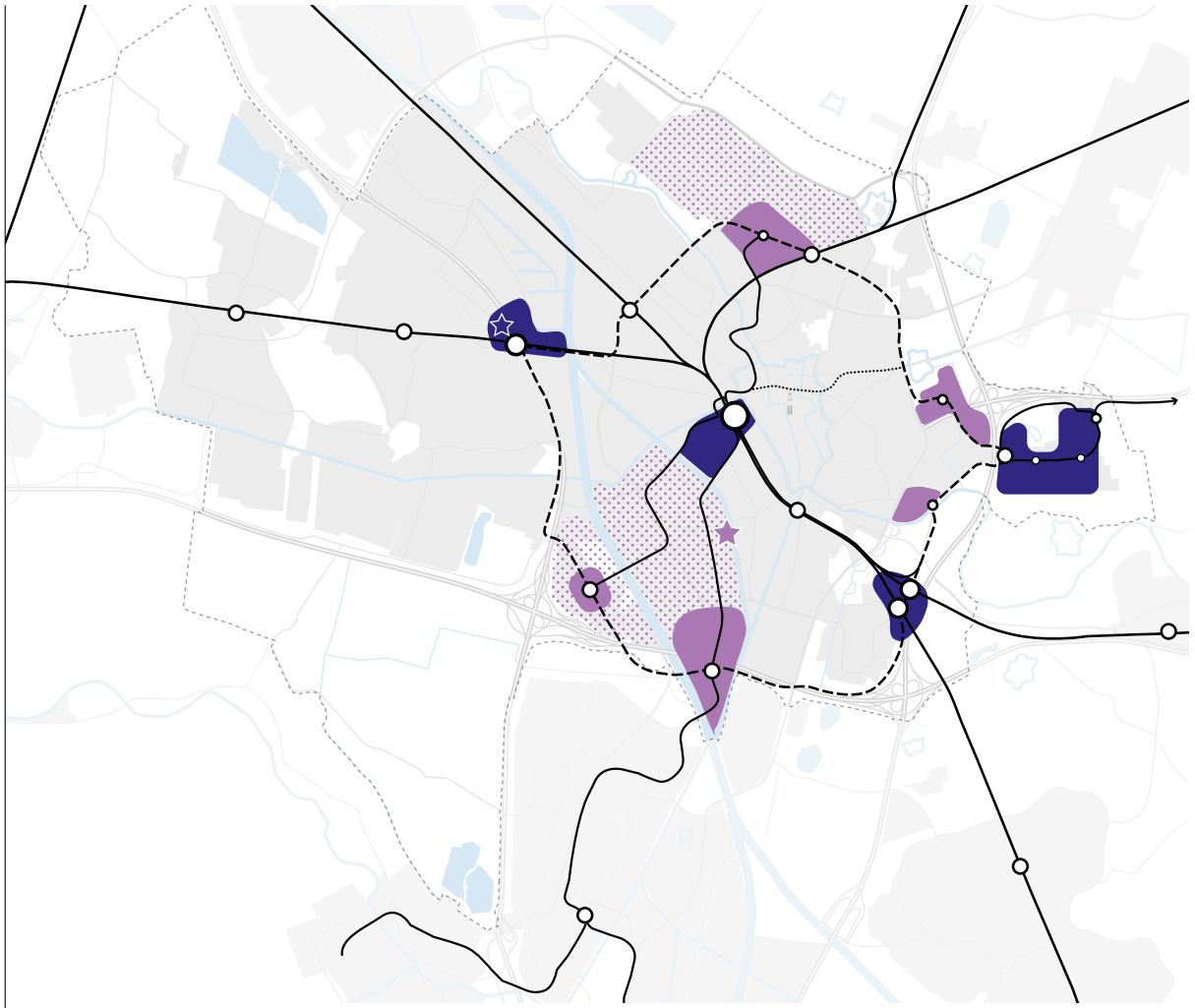
Utrecht past haar hoogste hoogbouw toe op knooppunten met een stadsoverschrijdende betekenis. Deze knooppunten zijn de (toekomstige) intercity knooppunten: Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg. Naast de IC-knooppunten voegt de gemeente daar een vierde locatie aan toe; het Utrecht Science Park. Dit kenniscluster heeft geen IC-station, maar is voorzien van HOV en heeft (inter) nationale aantrekkingskracht.

Utrecht maakt hoogbouw tot 70 meter mogelijk rond andere belangrijke OV-knooppunten gelegen aan het ‘wiel’, zoals de A12-zone, Galgenwaard, Rijnsweerd en Overvecht. Deze locaties hebben anders dan de vier grootste (nationaal belangrijke) hoogbouwlocaties, vooral betekenis op stedelijk- en wijkniveau. Hoogbouw tot 70 meter wordt ook rond de (naoorlogse) wijken, die zich daar qua stedenbouwkundige structuur en opzet voor lenen, toegestaan. Dit zijn Papendorp, Kanaleneiland en Overvecht. Hoogbouw wordt in deze gebieden toegepast langs betekenisvolle structuren van deze wijken.

Bij hoogbouw is het minder gemakkelijk om energieneutraal te bouwen. In de visie op hoogbouw wordt beschreven hoe de gemeente de gebouwen toch zo veel mogelijk energieneutraal zal realiseren.

Samenvattend gelden voor hoogbouw in Utrecht de volgende principes:

- Voor Utrecht geldt een maximum bouwhoogte van 105 meter
- Hoogbouw wordt ingezet om de koers van de stad te versterken
- Hoogbouw is altijd gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer: de knopen
- Hoogbouw tot 105 meter met stedelijk-regionale betekenis wordt toegepast in het Stationsgebied en het Beurskwartier nabij Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum, Lunetten Koningsweg en Utrecht Science Park
- Hoogbouw tot 70 meter wordt langs de overige OV-knooppunten aan het 'wiel' toegepast
- Hoogbouw tot 70 meter is in (naoorlogse) wijken, die zich qua structuur en opzet hier voor lenen, toegestaan langs de belangrijkste structuren van die gebieden
- In bijzondere situaties kan incidenteel afgeweken worden van de genoemde 105 en 70 meter



Condities voor hoogbouw

Naast deze principes voor de locaties en hoogtes van hoogbouw op stedelijk niveau spelen andere factoren ook een belangrijke rol bij de beoordeling of hoogbouw voldoende kwaliteit biedt aan de omgeving. Hinder door schaduw en wind moeten worden voorkomen en er moet - door goede plinten - leven zijn op straat. Ook op gebouwniveau moet alles kloppen. Veilige gebouwen die ontmoeting uitlokken en anonimiteit voorkomen.

Straatniveau
Voor de beleving van hoogbouw is het zicht vanaf straatniveau en het zicht vanuit de omliggende openbare ruimte heel belangrijk: wat zie je van de hoogbouw vanaf maaiveld? En hoe toont het zich op ooghoogte? De hoogbouw zal altijd worden ingebed in de stedelijke karakteristiek van de straat. De nieuwe hoogbouw is nooit meer een ‘stand alone’ maar is altijd onderdeel van een groter bouwblok. Aan de straat is de hoogte bijvoorbeeld 4 of 5 bouwlagen (net als de straat) en meer naar achter gaat de toren pas omhoog. Zo wordt de hoogbouw echt onderdeel van de straatwand, wordt windoverlast voorkomen, en ontstaat binnen de hoogbouw meer ruimte voor levendige plinten. Behalve een goede functionele invulling van de plint is ook een goede architectonische detaillering van de plint belangrijk.

Gebouwniveau
Hoogbouw is vanaf grotere afstand vanaf alle kanten zichtbaar en bepaalt daarmee het stadsilhouet. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur van de torens afzonderlijk. Dit gaat om de relatie tussen max hoogte en max breedte -de rankheid-; om de wijze waarop torens worden beëindigd; én bijvoorbeeld de manier waarop zonnepanelen kunnen worden opgenomen in de gevels.



Stadsniveau



Straatniveau



Gebouwniveau

5.2.9 Veiligheid

De ontwikkeling van de stad zorgt voor levendigheid - economisch en sociaal. Tegelijkertijd kan het ook de leefbaarheid en veiligheid in de stad onder druk zetten. Voor elke bewoner, ondernemer, toerist en bezoeker wil de gemeente dat het goed toeven is in Utrecht.
Een stad veilig houden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als mensen elkaar kennen en elkaar willen helpen, dan voelt de stad veilig. In onze diverse samenleving is het nog belangrijker geworden om in ons streven naar een veilige stad ervoor te zorgen dat er ruimte is voor iedereen.
Relevant ontwikkelingen voor keuzes in het veiligheidsbeleid van gemeenten zijn:

- de ingrijpende, geregistreerde criminaliteit voor burgers (straatroven, woninginbraken, overvallen) neemt af
- de minder zichtbare criminaliteit (cybercriminaliteit, fraude, oplichting, ondermijning) neemt toe
- de digitale veiligheid (ook bij de overheid) houdt geen gelijke tred met de digitalisering van de samenleving [46]

Om de stad veilig te houden is een aantal zaken nodig. Het is belangrijk dat infrastructuur, dienstverlening en kwaliteit van de gebouwde omgeving gelijke tred houden met de verdichting. Leefbare, aantrekkelijke en veilige wijken en steden ontstaan dankzij diversiteit in de wijk. Bij de toename van het aantal woningen moet ook gewerkt worden aan het verbeteren van de leefomgeving, aan het mengen van functies, aan het autovrij maken van veel straten, aan het verbreden van trottoirs en het uitbreiden van plekken voor ontmoeting, zoals pleinen, parken en maatschappelijke voorzieningen.
Specifiek aandachtspunt is het transport van gevaarlijke stoffen. De gemeente gaat stimuleren dat dit zo veel mogelijk langs de stad plaatsvindt, in plaats van er dwars doorheen.

5.2.10 Ondergrond

De ondergrond is het fundament van onze stad. Mensen wonen, leven, werken en bewegen erop. Er wordt op gebouwd en het geheugen van de stad zit erin. De bodem in Utrecht heeft tot een aantal jaar terug over het algemeen geen onoverkoombare belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd. De ondergrond is daarom hierbij zelden leidend geweest. Als er bij een stedelijke ontwikkeling ondergrondse belemmeringen waren, zoals bodemverontreiniging, zijn die steeds met technische oplossingen mogelijk gemaakt. Daarbij houdt de gemeente rekening met risico's voor de gezondheid en het milieu. Inmiddels gebruiken veel partijen de openbare ruimte steeds vaker, vooral de bovenste drie meter van de bodem. In toenemende mate treden er ruimteconflicten op, bijvoorbeeld bij bomen en kabels/leidingen. Ook vragen opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit om veel ondergrondse ruimte.

Kortom, de druk op de ondergrond wordt groter en de ondergrondse ruimte wordt schaarser vanwege vooral de toenemende vraag naar bodemenergie, klimaatadaptatie en digitalisering. Hierdoor komen knelpunten met de ondergrond vaker voor, zijn deze omvangrijker, complexer en kostbaarder. De ondergrond herbergt het bodem en watersysteem dat deel uitmaakt van kringlopen (water, koolstof, voedsel). Aantasting van de ondergrond leidt tot schade of falen van systemen en ondergrondse functies die elkaar niet verdragen. Bij het beheer van de ondergrond gaat het om een juiste balans tussen beschermen en benutten.

De gemeente gaat hierdoor nadrukkelijker regie voeren op de ondergrond. Er is bij planvorming een integrale benadering nodig van de boven- en ondergrond. Nieuwe oplossingen voor de ondergrond zijn nodig om de bovengrondse ontwikkelingen - op een duurzame en betaalbare wijze - mogelijk te maken. Een basis hiervoor is een actueel en volledig 3D-model van de ondergrond. Het model moet niet alleen in staat zijn om alle relevante ondergronddata snel te leveren, maar vooral ook informatie om inzicht in effecten van ingrepen te kunnen beoordelen en zo het ontwerpproces en keuzen te kunnen ondersteunen.

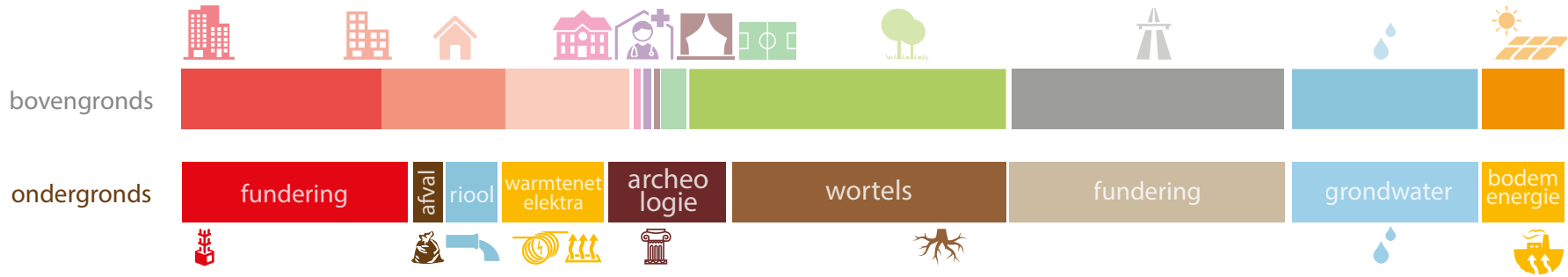
Het integreren van de boven- en ondergrondse barcode in de planvorming doet de gemeente aan de hand van de volgende vier principes:

1 *Het matchen van het bovengronds ontwerp met de ondergrondse barcode.*
De meeste typen van bovengronds ruimtegebruik hebben een ondergrondse barcode. Dat betekent dat de bovengrond zodanig ontworpen moet worden, dat de barcode past. Voorbeeld: een gebouw met een bepaalde functie en volume heeft een ondergrondvolume nodig voor een bepaalde hoeveelheid kabels en leidingen of bijvoorbeeld warmtebuffering. Daarbij moet de balans worden gezocht tussen bouwvolume en ondergrondse ruimte. Een groter bouwvolume vraagt meer ondergrondse ruimte en meer investering in technische oplossingen in de ondergrond.

2 *Het zo veel mogelijk op elkaar afstemmen van opgaven en het maken van slimme combinaties waarbij de ondergrondse en bovengrondse ruimtebehoeften geïntegreerd zijn meegenomen.*
Dit kan op alle schaalniveaus (stad, wijk, straat) en zowel strategisch, tactisch als operationeel en aanhakend op leidende thema's die de ordening bepalen (groen en mobiliteit).
Voorbeeld van strategisch plannen in stad of wijkniveau: het combineren van de hoofdstructuur voor mobiliteit met de nieuwe ondergrondse structuren voor de energievoorziening (backbone elektra of lokale warmtenetten).

3 *Het benutten van de natuurlijke eigenschappen van de ondergrond (bijvoorbeeld voor infiltratie) en het beschermen van deze eigenschappen.*
Het zoeken naar een goede balans in het beschermen en benutten van de ondergrond.
Voorbeeld: regenwater op een zo natuurlijk mogelijke wijze via de bodemlaag infiltreren; geconcentreerde infiltratie in putten levert schade aan de ondergrond (en systemen voor warmte-koude opslag).

4 *Het ontwerpen van ingrepen in de ondergrond die robuust, flexibel en toekomstbestendig zijn.*
Functies in de ondergrond zijn alleen tegen relatief hoge kosten, of soms helemaal niet aan te passen. Eenmaal aangebrachte ondergrondse functies hebben een levensduur van tientallen jaren.



Barcode voor de ondergrond

5.2.11 Digitalisering van de stad

Utrecht heeft – net als Nederland in het algemeen - een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en Utrecht heeft een traditie van samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. De gemeente kiest hierbij de volgende speerpunten:

- De ontwikkeling van scenario's voor specifieke gebieden om digitaal de effecten van maatregelen te visualiseren
- In participatietrajecten benut de gemeente de mogelijkheden van gaming en augment- en virtual reality om een hogere betrokkenheid en meer draagvlak te creëren
- De gemeente vormt coalities met inwoners, onderwijs en bedrijven om gegevens en kennis uit te kunnen wisselen en te zorgen dat iedereen mee kan doen, om zo digitale oplossingen effectiever te laten zijn
- De gemeente neemt de digitale infrastructuur in een vroeg stadium van gebiedsontwikkeling mee en geeft – als regisseur – kaders mee aan ontwikkelaars
- De gemeente sluit aan op al lopende landelijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van digital twin, data ontsluiting en uniformiteit



Digitalisering en innovatieve technologie in de ruimtelijke inrichting van de stad

De digitalisering klinkt ook door in de ruimtelijk inrichting. Slim gebruik van technologie en data kan de mobiliteitsbehoefte veranderen. In plaats van het bezitten van vervoersmiddelen worden ze als dienst afgenomen. De gemeente werkt aan een stadsbreed aanbod van deelmobiliteit, onder andere via het realiseren van (buurt)hubs. In combinatie met parkeren op afstand voor privéauto's, zorgt dit voor een afname van de parkeerdruk in de stad.

Om de slag naar een duurzame energievoorziening te maken ontwikkelt de gemeente nieuwe arrangementen in vraag en aanbod naar energie. Dat gebeurt door real time gegevens te delen van laadpalen, de opbrengst van zonnepanelen, de status van de accu in een auto of huis en de capaciteit van het energienetwerk. Het is zichtbaar waar pieken ontstaan en daar kan proactief op ingespeeld worden zodat mogelijk investeringen in het energienetwerk worden voorkomen.

Data toepassen bij besluitvorming

Digitalisering biedt ook kansen voor de realisatie van de RSU 2040 zelf. Gemeenten en projectontwikkelaars gebruiken nieuwe technologieën om informatie- en datastromen over veiligheid, demografie, mobiliteit en infrastructuur samen te brengen als basis voor hun besluitvorming. Dit gebeurt altijd al, maar de technologische mogelijkheden en de hoeveelheid data hebben daar in toenemende mate een positief effect op. Het stelt de gemeente in staat om verschillende scenario's en de effecten van maatregelen te simuleren en te berekenen en na implementatie de ambities meetbaar te maken.

5.2.12 Circulariteit

Utrecht volgt de doelstelling van het Rijk om in 2050 honderd procent circulair te zijn. Bij de transitie naar een circulaire stad is de ambitie om grondstoffen niet te onttrekken aan de aarde en bij nieuwe ontwerpprocessen al na te denken over hoe materialen (her)gebruikt kunnen worden. De condities voor de transitie van een lineaire naar circulaire samenwerking geeft de gemeente vorm in deze RSU 2040:

- Op specifieke werkgebieden is er ruimte voor nieuwe bedrijven die hier op in kunnen spelen, die milieucontouren benutten voor zowel opslag als nieuwe productie. Door bedrijven die afhankelijk zijn van elkaar in dit proces dicht op elkaar te organiseren, ontstaan er korte ketens wat een basis is om circulariteit toe te passen en te versterken
- Bij de inrichting van de publieke ruimte wil de gemeente rekening houden met de verschillende mogelijkheden in materiaalgebruik
- De gemeente gaan werken aan andere manieren van regelgeving en techniek
- De gemeente wil waar mogelijk de ruimte te geven voor initiatief door en voor de stad. In samenwerkingsvormen met wetenschap, bedrijven en inwoners
- De gemeente houdt de wereldwijde ontwikkelingen en innovatie op het gebied van circulariteit nauw in de gaten en sluit daar actief op aan

5.2.13 Resumé - de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040

De opgaven, kaders en ambities, zoals hierboven beschreven, leveren een reeks belangrijke principes op die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling in de komende twintig jaar. Samenvattend zijn deze hieronder weergegeven. In alle ruimtelijke plannen van Utrecht worden keuzes gemaakt op basis van de volgende principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5.3 De intelligente barcode

In paragraaf 5.1 werd de Utrechtse barcode beschreven als methodiek om de kwantitatieve ruimtevraag in Utrecht in beeld te brengen. In paragraaf 5.2 is beschreven dat de ruimtevraag vanuit diverse inhoudelijke opgaven en ambities enorm is. Wanneer de ruimte monofunctioneel gebruikt wordt, gaan die ambities knellen. De intelligente barcode maakt slim gebruik van de beschikbare ruimte door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken. Dit is niet alleen ruimte-efficiënt maar kan ook zorgen voor meer kwaliteit omdat er kruisbestuivingen ontstaan tussen verschillende functies. In het onderstaande wordt beschreven hoe dat mogelijk is door intelligentie toe te voegen aan de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen.

Barcode



Intelligente barcode



De intelligente barcode

De barcode in extra dimensies

De barcode is een vereenvoudigd model: het laat het grondgebruik in het platte vlak zien en geeft een gebied slechts één functie. In werkelijkheid zijn er natuurlijk veel meer dimensies:

- *In ruimte*: functies kunnen worden gestapeld, bijvoorbeeld zonnepanelen op daken. Functies kunnen worden verspreid of geconcentreerd. Als het op de ene locatie niet volledig gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld een plantsoen, dan kan het binnen de uitgangspunten van de tien-minutenstad op een andere plaats worden geconcentreerd, bijvoorbeeld in een park
- *In tijd*: bijvoorbeeld de fietspaden die in de spits door forenzen worden gebruikt, zijn in het weekend ommetjes voor recreanten
- *In gebruik*: bijvoorbeeld een park dat door sporters wordt gebruikt, is ook interessant voor ecologie en waterberging
- *In nabijheid*: bijvoorbeeld een nieuwe tunnel onder het spoor dat ineens een winkelgebied bereikbaarder maakt voor mensen in de buurt

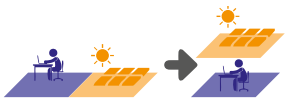
Omdat de ruimte schaars is en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad is het de uitdaging om zoveel mogelijk gebruik te maken van deze dimensies en de ruimte zo efficiënt en duurzaam mogelijk te gebruiken. De volgende principes geven handvatten hiervoor:



Functieverandering: het omzetten van een onrendabele/overbodige functie in de stad naar één die wel bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



Verdichten: het vervangen van gebouwen in een lage dichtheid voor een hogere dichtheid, zodat bijvoorbeeld meer mensen op hetzelfde gebied wonen of werken.



Functies stapelen: dit kan binnen gebouwen door bijvoorbeeld boven winkels woningen te realiseren, maar ook door de daken van gebouwen te benutten of ruimte boven infrastructuur. Ook ondergronds liggen mogelijkheden.



Kwaliteit verhogen: door een gebouw of buitenruimte te renoveren en er een nieuw programma aan toe voegen, kan het beter en meer gebruikt worden.



Multifunctioneel gebruik: een plek voor meerdere functies gebruiken gelijktijdig of op verschillende tijden andere vormen van gebruik. Bijvoorbeeld een schoolgebouw, dat in de avond voor andere doeleinden wordt gebruikt.



Slimme organisatie van de stad: het ruimtelijk ordenen van functies ten opzichte van elkaar kan ervoor zorgen dat er minder ruimte nodig is voor bijvoorbeeld mobiliteit. Denk aan werklocaties in de buurt van woonlocaties.



Samen met de regio: Utrecht en de regio hebben elkaar nodig. Door elkaars sterke kanten te benutten kan een ruimtevraag soms op één plek beter tot zijn recht komen dan ergens anders. Zo benut Utrecht bijvoorbeeld energieopwekking in de regio, terwijl de regio profiteert van het grootstedelijk aanbod van winkels en culturele (publieks)voorzieningen in Utrecht.

Door toepassing van deze principes ontstaat een hele andere barcode waarin meer functies worden gecombineerd, maar die veel minder ruimte inneemt en een interessante stedelijke gebruiksmix oplevert. Dit is het ‘harmonicaniseren’ van de barcode.

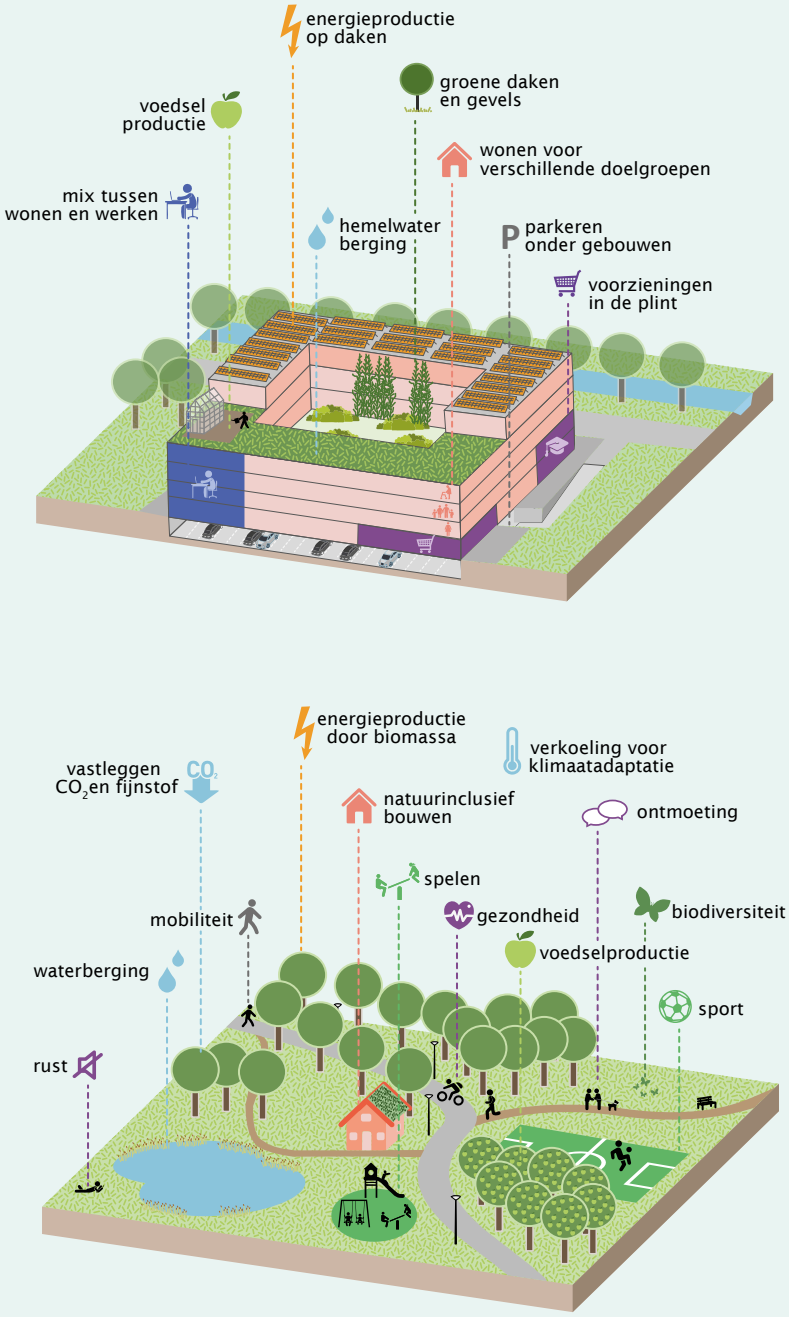
Voorbeelden van het gebruik van meerdere dimensies

Werken

- Wonen en werken in de wijk combineren. Denk aan horeca, retail, broedplaatsen voor ambachten in de stad en natuurlijk gewoon thuiswerken. Dit vraagt verticaal bestemmen! Denk aan winkels in de plint, kantoren op de tweede en derde laag en vanaf laag vier woningen
- Verdichten van bedrijventerreinen, met zonnepanelen en groen op daken
- Nabijheid: OV
- Wind, zon, groen, parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

Groen

- Inzetten van daken en gevels om kijk- en beleefgroen (middelhoge kwaliteit) te realiseren als aanvulling op doe- en leefgroen (hoge kwaliteit) op maaiveld. Per project kan de afweging worden gemaakt omtrent de hoeveel groen en energie.
- Multifunctionele parken: recreëren, sporten, enz.
- Extra recreatieve ruimte in de stad maken door het (beter) openbaar toegankelijk maken van groen “achter hekken”, zoals sportparken, volkstuincomplexen, groenzones langs spoorlijnen, en binnenterreinen



Boven: *Multifunctioneel ruimtegebruik van de bebouwde omgeving*
Onder: *Multifunctioneel gebruik van groene ruimte*

Mobiliteit

- Vergroenen OV-infra, bijvoorbeeld trambanen in gras
- Zonnecollectoren onder wegen, interessante innovatie
- Zonnecollectoren op geluidswallen
- Energieopslag in laadinfra (nu zie je grote pieken op momenten dat mensen thuiskomen)
- Minder parkeerplaatsen
- Parkeren: overdag mensen die er werken, in de avond mensen die er wonen

Maatschappelijke voorzieningen

- Combinaties in gebouwen, zoals scholen en sporthallen. Wijkvoorzieningen en culturele voorzieningen kunnen gebruik maken van dit soort gebouwen
- Schoolpleinen altijd openbare ruimte
- Overheidsgebouwen altijd maatschappelijke gebouwen



Multifunctioneel gebruik van infrastructuur

Het past niet altijd

Ondanks de bovenstaande handvatten om zo doelmatig mogelijk om te gaan met de beperkte ruimte, kan het zijn dat niet alle kwantitatieve en/of kwalitatieve ambities passen op een locatie. Dit kan betekenen dat de gemeente de groeiambities beperkt om de gebruiksdruk niet verder toe te laten nemen in een gebied. Mochten deze groeiambities echter erg belangrijk zijn voor het functioneren van de stad, dan kan worden afgeweken van de normen die de gemeente normaliter hanteert. Daarbij worden dan de gevolgen in beeld gebracht. Denk bijvoorbeeld aan parkeernorm, de groennorm of normen vanuit maatschappelijk beleid, zoals het afstandscriterium tot voorzieningen. Zo zorgt de gemeente ervoor dat de groei verantwoord plaatsvindt, zonder schade toe te brengen aan mens en milieu en waarbij de mogelijke negatieve effecten van groei zo veel mogelijk worden beperkt en de positieve worden versterkt.

Het uitgangspunt is één complete barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Dat kan per gebied/wijk verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De contrastrijke stad draagt bij aan de kwaliteit en diversiteit van de stad. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Daarmee is tevens gezegd dat de barcodes van alle gebieden opgeteld moeten uitmonden in een stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd.

Als gemeenschappelijke voorzieningen buiten een gebied komen te liggen, geeft de RSU2040 aan waar de voorzieningen dan wèl worden gerealiseerd en wat de gevolgen daarvan zijn. Dit heeft uiteraard impact op de barcode van dat overloopgebied en stelt eisen aan de manier waarop de voorzieningen ontsloten worden zodat ze ‘voor iedereen’ bereikbaar zijn.

Hoe dit uitpakt in de diverse Utrechtse gebieden komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.



6 Gebieden

Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. In de visie op Utrecht 2040 (hoofdstuk 1) is die veelkleurigheid beschreven. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan allerlei stadsprofielen: de groene stad, de verbonden stad, de compacte stad met meerdere kernen, de inclusieve stad, de toekomstbestendige stad en de vertraagde stad. Elk gebied kent zijn eigen kwaliteiten en waarden voor de stad en heeft daarmee een eigen identiteit. De ambitie is om die te versterken bij de ontwikkeling naar 2040.

Utrecht gaat veranderen, maar de manier waarop verschilt erg per deel van de stad. Sommige gebieden zien er over twintig jaar anders uit, terwijl andere gebieden grotendeels hetzelfde blijven. De transformatie van een stad waarin alles gericht is op één centrum naar een veelkleurige stad met meerdere kernen zal deze verschillen vergroten. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz. De gebieden in dit hoofdstuk zijn anders dan de gebiedsindeling die de gemeentelijke organisatie op dit moment hanteert, omdat in dit hoofdstuk de toekomstige nieuwe stedelijke knopen worden uitgewerkt.

Dit hoofdstuk besteedt naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaal) in het bijzonder aandacht aan de plekken die in deze RSU zijn aangeduid als nieuwe stedelijke knooppunten:

- Noord-Noordwest, Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
- Overvecht
- Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
- De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

Ook beschrijft dit hoofdstuk de Polder Rijnenburg en Reijerscop. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Het masterplan Leidsche Rijn mag dan bijna helemaal zijn uitgevoerd, toch is ook deze wijk nooit af. Daarom gaat de laatste paragraaf over Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern en het landschap ten westen van Utrecht.

Woonprogramma in de RSU 2040

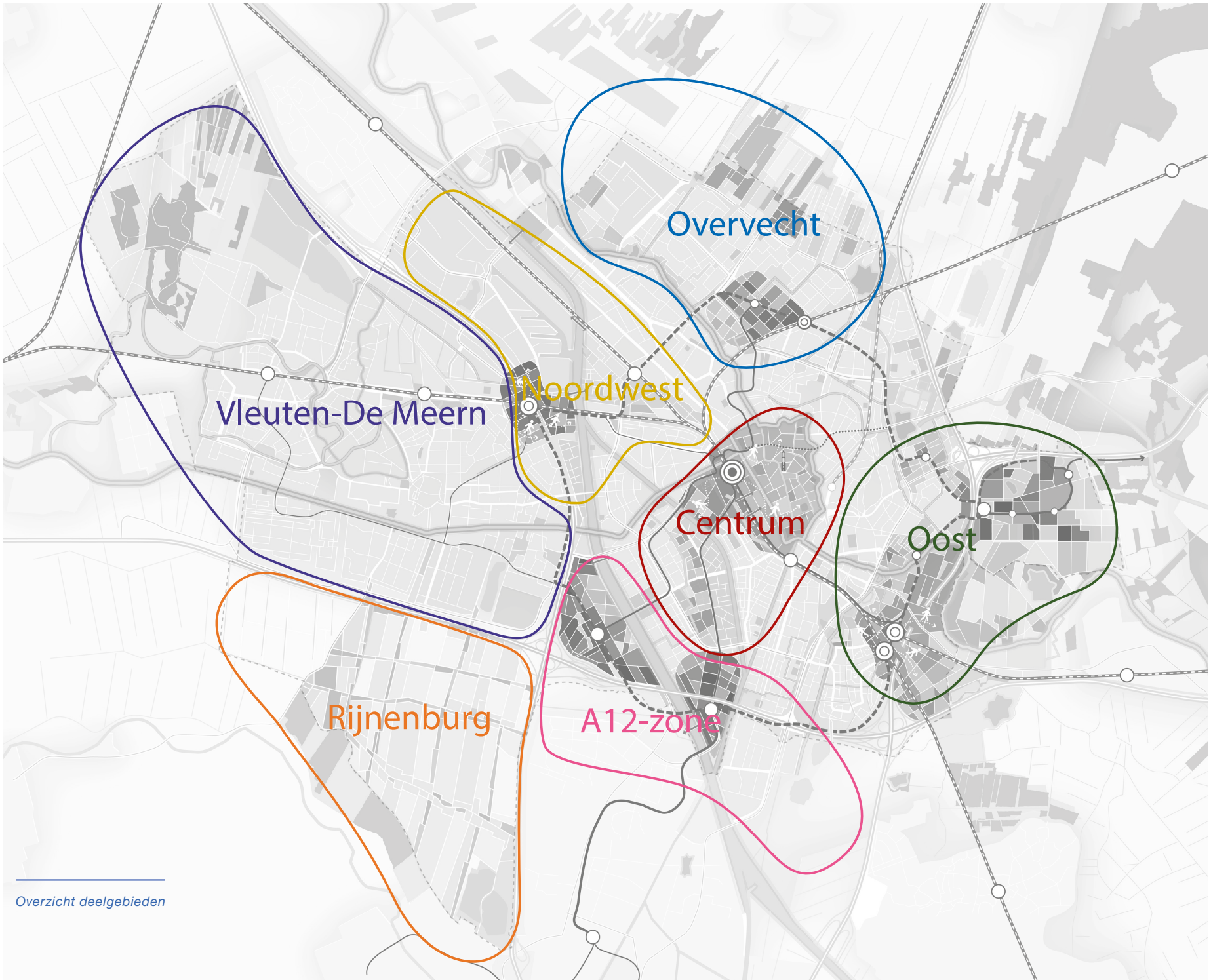
Gezien de behoefte wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen gerealiseerd worden. Deze vindt grotendeels plaats in Leidsche Rijn, Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Voor de periode tussen 2030 en 2040 worden ongeveer 20.000 woningen extra toegevoegd nabij de bestaande en nieuwe stedelijke knooppunten in de stad. Dit zijn voornamelijk Lunetten Koningsweg, USP/Rijnsweerd, Overvecht en de A12-zone/Westraven.

Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies. In de pixelstudies is onderzocht hoe de totale behoefte aan programma van de barcode een plek krijgt in het stedelijk knooppunt. In de pixelstudies is per knoop gekeken naar de ruimtevraag van het beoogde programma. Dat is gedaan voor drie modellen: concentrisch, polycentrisch en excentrisch. Daarbij zijn voor de dichtheden bandbreedtes gehanteerd. Afhankelijk van de locatie van de knoop, contrasten die mogelijk en wenselijk zijn en hoe de aansluiting op de bestaande stedelijke structuren gerealiseerd kan worden, kan de dichtheid van woningbouw variëren. De woonmilieus geven niet alleen het type programmering weer, maar ook een duiding van de omgeving. Er is gekozen om de stad te blijven ontwikkelen zoals deze zich in het verleden ook heeft ontwikkeld. Dus geen monotone ontwikkelingen (lees: overal dezelfde soorten wijken en buurten), maar juist verscheidenheid die past op de locatie.

We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt.
Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. Dat maakt en versterkt de tien-minutenstad.

De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte. Belangrijk is de integrale groei, dus de gehele barcode in balans. Dan ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven vooriedereen, waarbij functies in samenhang en afgestemd een plek in nabijheid vinden in een netwerk van landschap gekoppeld aan een sterk mobiliteitsnetwerk.

Bij de nadere uitwerking van plannen op gebiedsniveau is denkbaar dat een steviger programma realiseerbaar en wenselijk is. Bij de besluitvorming daarover zal dan wel een afweging nodig zijn of de integrale barcode recht wordt gedaan. Meer woningen vragen ook meer ruimte voor groen, werken, mobiliteit, voorzieningen, enz. Mede met het oog hierop is ervan afgezien een bovengrens per knoop/gebied in de RSU 2040 vast te leggen. De bovengrens kan per gebied worden bepaald op basis van de ruimtelijke kwaliteit van het betreffende plan en de integrale inpasbaarheid van de ruimtelijke effecten



Overzicht deelgebieden

6.1 Centrum

Binnenstad, Stationsgebied, Beurskwartier, Merwedekanaalzone

Waarde van het centrum voor Utrecht in 2040

Het centrum is de huiskamer van en voor iedereen in de stad (en regio). Waarbij de historische binnenstad een samenhangend geheel vormt met het te ontwikkelen Beurskwartier. Het centrum biedt diversiteit van mensen en functies en is als geheel veelzijdig. Daarmee vormt het een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu.

Huidige kwaliteiten

- Hyper bereikbaar (lokaal-regionaal-nationaal-internationaal)
- Rijke cultuurhistorie
- Tweekleurig centrum: historische binnenstad en nieuwe Beurskwartier
- Groenblauw rondje Singel
- Gemengd milieu van wonen, werken en voorzieningen
- Economisch knooppunt lokaal, regionaal en nationaal en voor diverse doelgroepen
- Winkelgebied
- Ontmoetingsplek van de stad
- (Boven) stedelijke voorzieningen als de Jaarbeurs, Tivoli-Vredenburg, bibliotheek, schouwburg, musea

Opgaven voor het centrum tot 2040

- Schoonheid van de historische binnenstad behouden, benutten en beleefbaar houden
- Historische binnenstad als plek voor ontmoeting en verblijf
- Versterken van verbindingen en samenhang tussen de historische binnenstad en het Beurskwartier
- Diversiteit in wonen behouden
- Maatschappelijke voorzieningen op peil houden
- Anticiperen op het veranderende winkellandschap
- Een grotere diversiteit aan werkplekken mogelijk maken in type omgeving en type doelgroepen
- Balans zoeken tussen levendigheid en rust;
- Meer ‘open’ maken van de binnenstad: nu afgesloten openbare ruimte meer toegankelijk maken
- Een groene, duurzame en klimaatbestendige wijk. Tegengaan van hittestress door verharding om te zetten in groen
- Verblijf centraal stellen: meer en hoogwaardiger verblijfsplekken maken
- Beheerste groei van het toerisme, passend bij de schaal en identiteit van de (binnen)stad

Programma

Werken

- Stationsgebied (+ historische binnenstad): (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Ontmoeten, uitwisselen en leren is belangrijk. Inzetten op een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Complexontwikkeling Jaarbeurs (en ontwikkeling Beatrixgebouw) met mix van functies waaronder kantoorprogramma en creatieve bedrijvigheid
- Beurskwartier: Kantoorprogramma en voorzieningen segmenteren ten behoeve van diverse doelgroepen: naast high-end gebruikers ook (betaalbare) ruimte voor meer creatieve en kleinschalige doelgroepen
- Aantallen: 405.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), circa 21.0000 arbeidsplaatsen (215.000 m² bvo harde planvoorraad, 190.000 m² bvo extra)

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 14.000 – 16.000 woningen: waaronder de Binnenstad 130 - 150 woningen, Kruisvaart 450 – 600, Heycop 400, Stationsgebied 800, Beurskwartier 2.500, Lombokplein 350, Nieuwe Jaarbeurs 2000-4000, Merwedekanaalzone ‘deelgebied 4’ 950 en Merwedekanaalzone deelgebied 5 6000 woningen.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 600 woningen

Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 4 en 5 (7 hectare), Park Transwijk (5 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (22 hectare) en groen in de wijk (50 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Sportpark Welgelegen (2-3 sportvelden, honk- en softbal verplaatsen naar Overvecht) en Transwijk (1-2 sportvelden)
- Onderwijs: 2 locaties voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal (Beurskwartier en Merwedekanaalzone)
- Cultuur: 2 culturele publieksvoorzieningen (Beurskwartier) en broedplaatsen in het Beurskwartier en Merwedekanaalzone

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

Algemeen

1 Nieuwe bruggen en/of tunnels voor voetganger en fietser in de spoorzone en over de singel.

2 De voetganger staat voorop: het domein voor de voetganger vergroten, comfortabele voetgangersroutes maken binnen en naar het centrum.

3 Nieuwe HOV-verbindingen van Utrecht Centraal via Merwedekanaalzone naar Westraven en naar Papendorp.

Historische binnenstad

4 Herontwikkeling gebied rondom parkeergarage Springweg en Paardenveld, herontwikkeling Wolvenplein.

5 Singelpark rondom de binnenstad, waarbij groen en water leidend zijn bij de (her)inrichting van de poorten.

6 Verkeersstromen verminderen door alternatieve routes om de binnenstad heen, zowel voor auto, OV als fiets. Een fundamentele herziening van gebruik en inrichting van de binnenstadsas: meer ruimte voor voetgangers, verblijven en (klimaatadaptief) groen.

7 Minder parkeerruimte langs de grachten en overige beeldbepalende plekken en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

Stationsgebied en Beurskwartier

8 Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 3000 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijscategorieën, 5000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie.

9 Ontwikkeling van de Nieuwe Jaarbeurs: multifunctioneel ruimtegebruik en functiemix, met een dak (deels) als publiek toegankelijke ruimte.

10 Verbeteren van het stedelijk weefsel aan de westzijde van de spoorzone en nieuwe verbindingen over/onder het spoor, zodat de doorwaadbaarheid wordt vergroot en het Kruisvaartkwartier ook langs de spoorzone wordt verbonden aan Utrecht Centraal.

11 Ontwikkeling kantoren en woningen langs de spoorzone-west. Belangrijke randvoorwaarde die hierbij moet worden gesteld, is dat eventuele nieuwe bebouwing in de flanken van het spoor alleen toegestaan zijn als zij bijdragen aan de beoogde verbindingen over het spoor.

12 Westplein wordt Lombokplein met woningbouw en een park. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fiets en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Ook wordt het water van de Leidsche Rijn verbonden met de Singel.

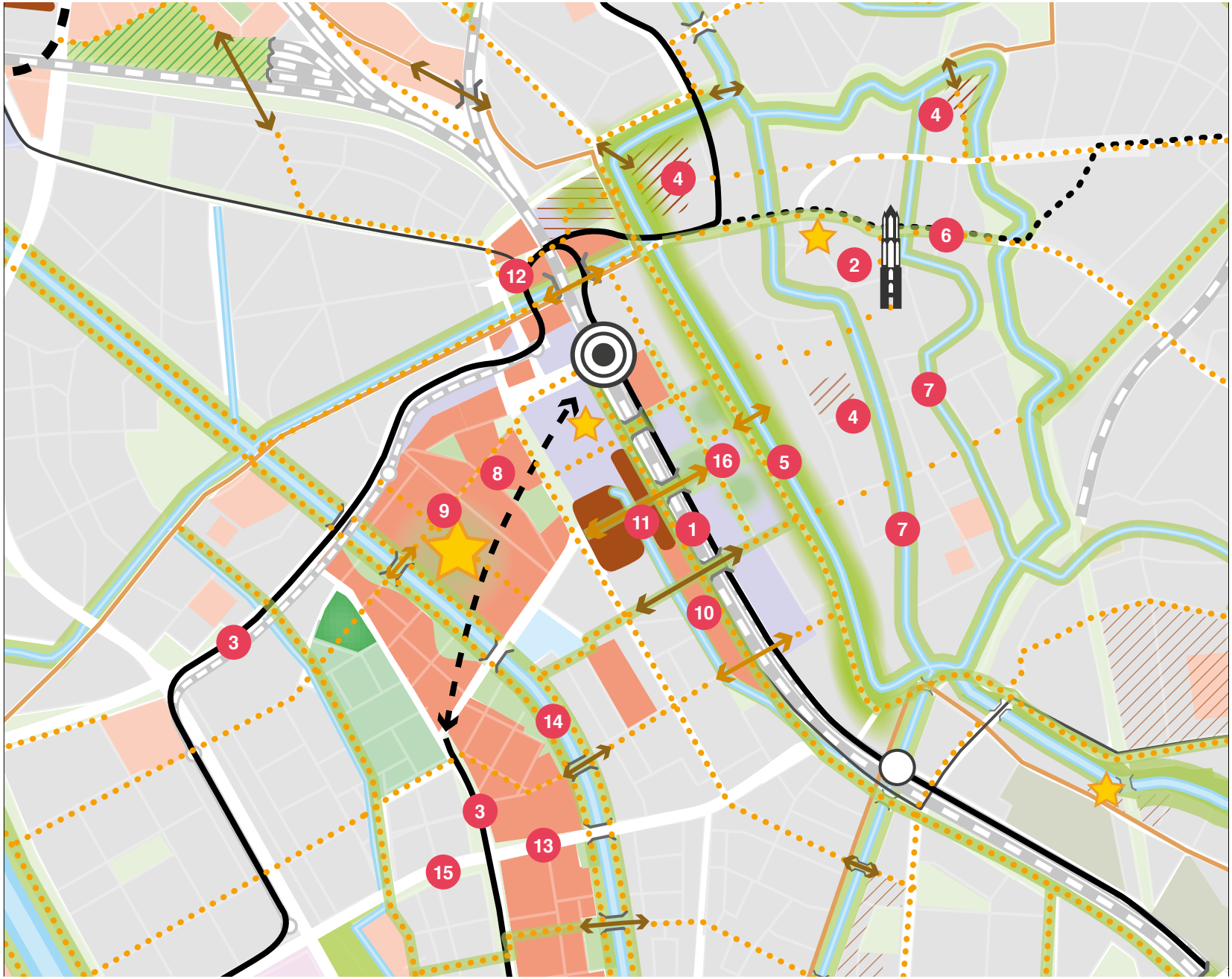
Aangrenzende gebieden rondom het centrum

13 Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 als grote verdichtingslocaties met een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting.

14 Rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe aders door de stad en park voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

15 Opwaardering en onderzoek naar uitbreiding park Transwijk inclusief 1-2 sportvelden waarbij de gemeente park Transwijk beter verbindt met de omgeving voor mens en dier.

16 Moreelse Park maken door verbinden van nieuwe openbare en private groene ruimtes.



Centrum

bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- water
- groen
- sportpark

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Utrecht Centraal
- station Vaartsche Rijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe langzaam verkeersverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

6.2 Noord-Noordwest

Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius, Werkspoorkwartier, Zuilen

Waarde van Noordwest voor Utrecht in 2040

Het diverse werkgebied van en voor iedereen in de stad. Een volwaardig en verbonden deel van Utrecht dat de stad banen, diensten en (circulaire) goederen. Met Leidsche Rijn Centrum als veelkleurig middelpunt.

Huidige kwaliteiten

- Veel diverse werkgelegenheid voor iedereen in de stad
- Ruimte voor zware industrie (milieuzonering Lage Weide), circulaire-, creatieve- en maakindustrie (Werkspoorkwartier)
- Station, haven en oprit snelweg liggen dichtbij elkaar
- Centrale ligging in de stad
- Ruige en rafelige uitstraling
- Gemengd woon-werkmilieu met groot aanbod aan voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum
- Cultureel aanbod: broedplaatsen en hotspots

Opgaven voor Noordwest tot 2040

- Efficiënter ruimtegebruik in Lage Weide
- Meer werken per vierkante meter binnen de mogelijkheden om mobiliteit van mensen en goederen slimmer te organiseren
- In Noordwest kunnen de barcode-elementen ‘werken’ en ‘energie’ landen
- Verbinden van de gebieden voor fiets en voetganger, deelmobiliteit en met het openbaar vervoer.
- Aantrekken en behouden van bedrijven die een meerwaarde hebben voor de stad
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut (bijvoorbeeld, energie, groene daken en waterberging op grote complexen)
- Onderwijs toevoegen Leidsche Rijn Centrum en verbinden met werkgelegenheid op Werkspoorkwartier en Lage Weide
- Verbinden Lage Weide met Zuilen (Werkspoorkwartier), Overvecht en Leidsche Rijn
- Investeren in een raamwerk van groenblauwe en/of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad
- Versterken van de vestigingscondities voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide (uitgezonderd Vierde Kwadrant). En behouden milieucontour

Programma

Werken

- Lage Weide: Ruimte behouden voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Werkgelegenheid vergroten door intensief ruimtegebruik in combinatie met slimmere mobiliteitsoplossingen
- Vierde Kwadrant: doorontwikkelen tot een gemêleerd programma met kantoorfuncties, bedrijfsruimten en voorzieningen. Het toevoegen van onderwijsfunctie(s) die aansluit(en) bij bedrijvigheid in Lage Weide en Werkspoorkwartier
- Werkspoorkwartier: In het Werkspoorkwartier daar waar mogelijk inzetten op verdichting en het versterken van het profiel voor makers en brains binnen de circulaire economie. Daarnaast het bieden van betaalbare ruimte en ruimte voor doorgroei voor de creatieve sector. Ook meer mengen met functies als groen, cultuur, horeca, circulaire werkgelegenheid en onderwijs (geen woningbouw)
- Leidsche Rijn Centrum: (hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Uitdrukkelijk niet alleen high-end maar juist een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Aantallen kantoren: 80.000 m² bvo, circa 4200 arbeidsplaatsen (harde plancapaciteit), Vierde Kwadrant 140.000 m² bvo, circa 7300 arbeidsplaatsen
- Aantallen bedrijventerreinen; verdichtingspotentie Lage Weide 1000 arbeidsplaatsen, verdichtingspotentie Werkspoorkwartier 500 arbeidsplaatsen

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 9400 woningen: waaronder Leidsche Rijn Centrum 3950, Leeuwensteyn en omgeving 1100, Cartesiusdriehoek 2800, Tweede Daalsedijk/Wisselspoor 1150 en Vleutensevaart/Thomas Kempisplantsoen 400 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 400 woningen

Groen

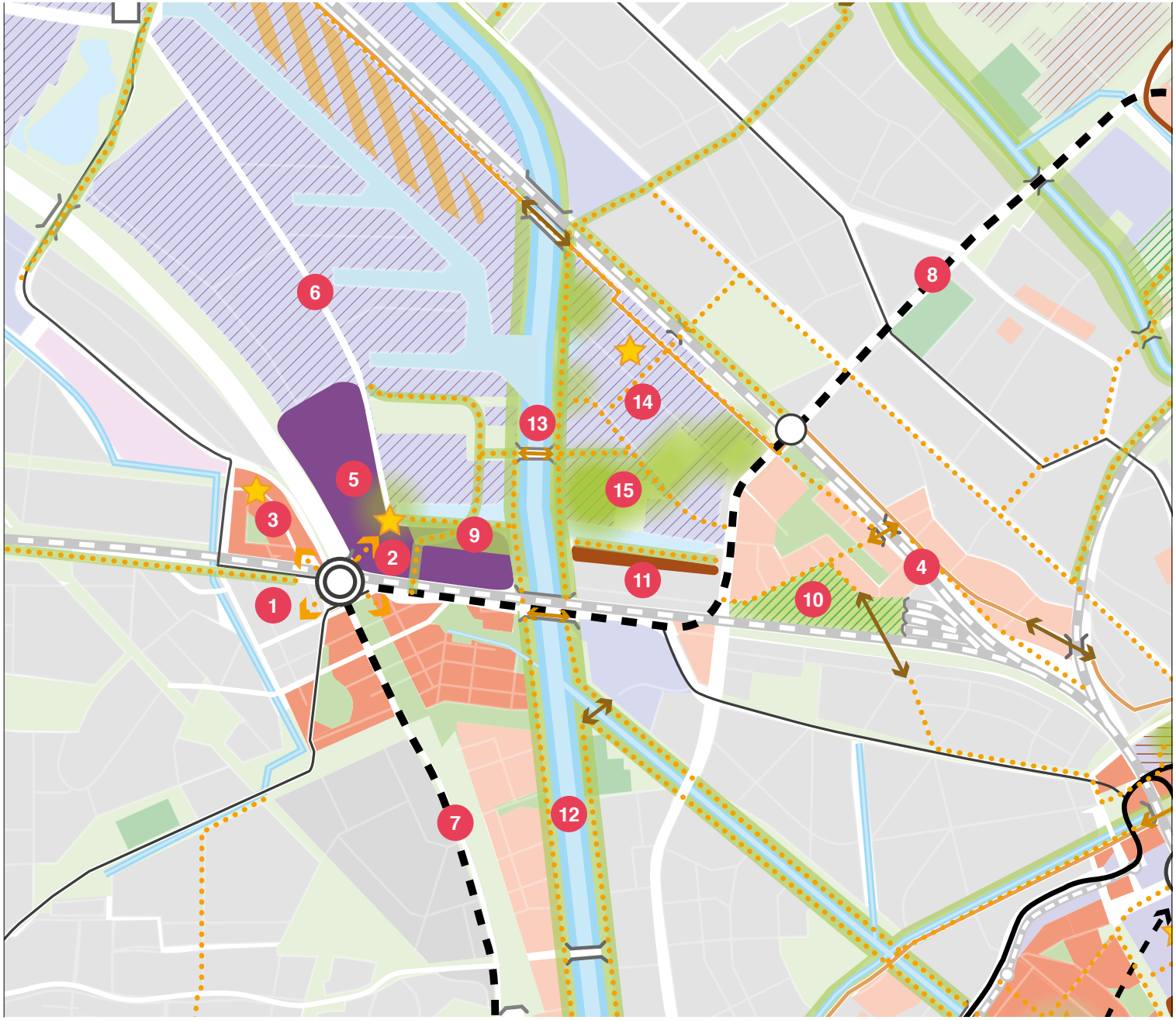
Park Vierde kwadrant (3 hectare), park Werkspoorkwartier (4,5 hectare), park rangeerterrein Cartesius (4 hectare, optioneel), opgaven voor groen-blauwe routes (7 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (17 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Sporthal Cartesiusdriehoek en sportvelden rangeerterrein Cartesius (optioneel), uitbreiding zwembad den Hommel (optioneel)
- Onderwijs: locatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal Leidsche Rijn Centrum
- Cultuur: culturele publieksvoorzieningen (Berlijnplein en Werkspoor) en broedplaatsen in Leidsche Rijn Centrum en Werkspoor

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Opwaardering Station Leidsche Rijn Centrum tot Intercity Station en omgeving doorontwikkelen als stedelijk knooppunt met bijbehorend programma.
2. Verbinding voor fietsers en voetgangers vanuit het station Leidsche Rijn Centrum naar het vierde kwadrant.
3. ‘the sky is the limit’ als nieuw icoon van Leidsche Rijn Centrum met drie hoge woontorens als verticaal dorp.
4. Ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk als gezonde OV- en fietsvriendelijke stadswijken.
5. Transformatie Vierde Kwadrant: ruimte voor kantoren, arbeidsintensieve bedrijvigheid, onderwijs en voorzieningen.
6. Intensivering werkgelegenheid op Lage Weide: focus op stadsgelieerde bedrijven, maakbedrijven en circulaire bedrijvigheid in combinatie met vergroening en opwekking duurzame energie.
7. HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn Centrum richting Papendorp-Westraven.
8. HOV verbinding richting Overvecht (indicatief).
9. Openbare (groene) oevers aan de insteekhaven van het Vierde Kwadrant.
10. Slechten van de infrastructurele barrière (rangeerterrein) tussen de Cartesiusdriehoek en Nieuw Engeland. Op hoogte de stadsdelen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.
11. Transformatie bedrijventerrein Schepenbuurt.
12. Groene oevers en verbindingen voor fietsers en voetgangers langs het Amsterdam Rijnkanaal.
13. Verbinding voor fietsers en voetgangers over het Amsterdam-Rijnkanaal vanuit het Werkspoorkwartier via energiecentrale naar het Vierde Kwadrant.
14. Uitbouwen creatieve broedplaats Werkspoorkwartier: meer aandacht voor de openbare ruimte, werkspoorpark, ruimte voor creatieve en op de circulaire bedrijven.
15. Transformatie Centrale Merwedekanaal tot nieuw stedelijk icoon nadat huidige functie is verplaatst naar Lage Weide.



Noord-Noordwest

bestaand

- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- stedelijke voorzieningen
- water
- groen
- sportpark

verstedelijking

- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting

- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie

- intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- station Zuilen
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening

- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

6.3 Overvecht

Waarde van Overvecht voor Utrecht in 2040

Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen.

Huidige kwaliteiten

- De Vecht die als groene ader de stad inloopt
- Kwantiteit van de groen/ruim opgezette openbare ruimte
- Groenstructuur als stedenbouwkundige drager
- Diversiteit bovenwijkse voorzieningen (station, zorg, schaatsbaan, winkelcentrum enz.)
- Veel wijkvoorzieningen: zorg, maatschappelijk en sport
- Diverse en multiculturele wijk
- Wijk van buurten
- Cultuurhistorisch erfgoed (forten en landschap)
- Bereikbaarheid auto en trein (zuidelijk deel)
- Nabijheid van het Noorderpark
- Stevige en succesvolle gecombineerde fysieke / sociale aanpak (Samen voor Overvecht)

Opgaven voor Overvecht tot 2040

- Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen, met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, met een ruim aanbod van diverse woning typologieën, met een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen
- Behouden en ontwikkelen cultuur, sport en landschap als basis voor gezondheid in de wijk
- Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden.
- Nieuwbouw inzetten om wooncarrière mogelijk maken om sociaal kapitaal vast te houden
- Integrale aanpak voor de transitie van de openbare ruimte: minder asfalt, klimaatadaptieve wijk
- Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen
- Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.
- Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een toename in de wijkeconomie
- Meer woningen en voorzieningen voor senioren
- Betere ontsluiting van de wijk met hoogwaardig openbaar vervoer
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groen-blauw netwerk)
- Sociale veiligheid vergroten door meer menging in de hele wijk en ogen op de straat
- Waar mogelijk realiseren van sportvoorzieningen van grotere omvang bij elkaar of bundelen van voorzieningen

Programma

Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieven/broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1800 woningen in Overvecht
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen
  Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500

Groen

Uitbreiding Noorderpark (ca. 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (ca. 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare)

Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht
- Zorg: extra woonzorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt.
2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as (in hoge mate) en werken (in beperkte mate).
3. Transformatie van het winkelcentrum Overvecht van een monofunctioneel gebied naar een combinatie van wonen, werken en voorzieningen.
4. Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef.
5. Verdichten in de wijk en mengen van functies.
6. Verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen bedrijventerrein Nieuw-Overvecht.
7. Omzetten Brailledreef / Einsteindreef naar Stadsboulevard.
8. Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden. Daarbij worden nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger over de Noordelijke Randweg Utrecht gerealiseerd als uitbreiding op het Groene Lint Overvecht.
9. Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto's, betere busverbinding.
10. HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief).
11. Versterking groenblauwe recreatieve verbindingen in- en om de wijk.
12. Uitbreiden van scheg langs de Vecht (Zandpad, rioolwaterzuiveringsinstallatie).
13. In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.
14. Uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het Waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht.
15. Natuurgebied Oud Zuilen inrichten als toegankelijk landschapspark met groen/ sport/recreatief programma.
16. Terrein voormalig Tuincentrum Overvecht, in combinatie met aangrenzende percelen en het Noorderpark in bredere zin, inzetten voor stadsrandontwikkeling. Onderzoek naar mogelijkheden om initiatieven te combineren met werken, sport, groen, recreatie.
17. Groene lint Overvecht als groene en recreatieve drager van de wijk.
18. Zoekgebied windenergie in het Noorderpark. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.



Overvecht

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Station Overvecht
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- verbinding station Overvecht en winkelcentrum
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

6.4 Oost

Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg

Waarde van Utrecht Oost voor Utrecht in 2040

Het deel van de stad waarin stad en landschap ultiem met elkaar zijn verweven door de Nieuwe Hollandse Waterlinie NHW met het (historisch) landschap als onderliggende drager. Een plek met een bijzondere synergie tussen kennis, wonen, landschap en sport die zorgt voor kwalitatief hoogwaardige leefmilieus. Daarmee vormt het een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de (inter)nationale kennisbedrijven, instituten en hun spin-offs.

Huidige kwaliteiten

- Een elkaar versterkende combinatie tussen bedrijven, onderzoek, onderwijs, sport en medische zorg. Een ecosysteem van kennis en innovatie met internationale allure met Utrecht Science Park als ankerpunt
- Een landschap met een zichtbaar rijk verleden en recreatieve en ecologische waarde (Kromme Rijn, landgoederen, Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Waardevolle, onderscheidende (stads)parken in wijk en omgeving verbonden door een netwerk van groen en water
- Hét sportcluster van de stad met zeer hoogwaardige (top)sportvoorzieningen (Maarschalkerweerd)
- Hoogwaardige, kleinschalige woonmilieus en beschermde stadsgezichten
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed
- Een combinatie van lokale, (boven)stedelijke en nationale voorzieningen (bijvoorbeeld zorg, onderwijs en sport).
- Gelegen tussen (op fiets en loopafstand) historische binnenstad en rijk historisch landschap

Opgaven voor Utrecht Oost tot 2040

- Opwaarderen station Lunetten tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status in combinatie met nieuw woon-werkprogramma, voorzieningen, groen en verbinding met landschap
- Balans tussen mengen van functies en unieke kwaliteiten van het gebied behouden
- Doorontwikkelen Utrecht Science Park door toevoeging van Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg. Functies die hier niet bij passen vinden een plek elders in de stad of in de regio.
- Het huidige monofunctionele kantorenpark Rijnsweerd transformeren tot een aantrekkelijk stuk stad met plek voor wonen, werken en ontmoeten
- Transformatie en intensivering ruimtegebruik monofunctionele gebieden zoals Galgenwaard, Kromhout en Rubenskwartier
- Kleinschalige verdichting in de bestaande woonbuurten, grootschaligere (niet massaal) verdichting in de grotere ontwikkel/transformatiegebieden. Deze verdichting wordt onder andere gerealiseerd door meervoudig ruimtegebruik en het stapelen van functies. Het toevoegen van sociaal woningbouwprogramma is hierbij een aandachtspunt
- In samenwerking met buurgemeenten zorgen voor verbonden, toegankelijke landschappelijke eenheden in de regio
- Versterken beleefbaarheid waterlinielandschap (UNESCO Werelderfgoed): NHW als bindende/verwevende structuur/gebied tussen stad en landschap, behouden door ontwikkelen. (Sommige) forten herbestemmen met publiek programma (sociaal, maatschappelijk, economisch)
- Verbinden van de stad en het omliggende landschap en toegankelijk maken afgesloten gebieden
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer, meer ruimte voor voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen i.c.m. groenblauw netwerk). (Dichtbebouwde) buurten vergroenen, klimaatadaptief maken en ruimte maken voor ontmoeting en verblijf
- Ontwikkelen nieuwe verbindingen tussen buurten en wijken om sociale gedeeldheid tegen te gaan
- Inpassing van de extra HOV-verbinding tussen Lunetten Koningsweg en het USP, met als uitgangspunt het verminderen en voorkomen van nieuwe barrièrewerking, onder andere in het parklandschap van Maarschalkerweerd
- Inpassing van de extra HOV-verbinding en de nieuwe HUB in USP, zorgvuldig ruimtelijk ingepast, zodat deze geen nieuwe barrière vormt voor fiets en voetganger in het landschap of de stad
- Buitengebied aan de oostzijde als zoekgebied voor sport (t.b.v. de nieuwe woningen in USP en Lunetten) en opwekking van duurzame energie. Het betreft hier een technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vraagt. Landschappelijke inpassing en behoud van ruimtelijke kwaliteit vormen hiervoor de basis

Programma

Werken

- Utrecht Science Park: Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg
- Galgenwaard: woonwerklocatie waar werkruimte (kantoren, zorg, maatschappelijk en sport) een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Rijnsweerd: kantorenlocatie, waar wordt gemengd met ander stedelijk programma, maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Zakelijke dienstverlening, digitale industrie/ICT, grootschalig en MKB in de mix van huurders. Als direct aangrenzend overloopgebied voor USP voor USP-gerelateerde werkgelegenheid
- Lunetten Koningsweg: (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Veel interactie. Intercitylocatie. Knooppunt biedt wellicht in de toekomstmogelijkheid voor USP-gerelateerde werkgelegenheid, echter géén productieactiviteiten
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: Lunetten Koningsweg 100.000 m^2 bvo (circa 5200 arbeidsplaatsen), Galgenwaard 100.000 m^2 bvo (circa 3500 arbeidsplaatsen)
- Aantallen wetenschapsbanen: minimaal 4000 banen

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3650 woningen waaronder: De Kwekerij 850, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1600, Utrecht Science Park 1200
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 8000 woningen. Waaronder Galgenwaard/Rubenskwartier 1000, Rijnsweerd 2000, Utrecht Science Park 2000, Lunetten-Koningsweg 3000

Groen

Naast het toevoegen van groen gaat het ook om bestaand groen (beter) openbaar toegankelijk maken.
Lunettenpark (10 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging), Groot-Oostbroek (17 hectare toevoeging), Groot Amelisweerd (50 hectare toevoeging), vergroten groene scheg Kromme Rijn (1 hectare toevoeging), opgaven voor groenblauwe routes (15 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging) en nieuw buurt- en wijkgroen (37 hectare, waaronder groene raamwerk USP, kwaliteitsverbetering en toevoeging)

Voorzieningen

- Sport: Maarschalkerweerd (1 hockeyveld en 1 voetbalveld), zoekgebieden sportvelden Lunetten Koningsweg (3,5 hectare) en Voordorpse Polder (3,5 hectare), 1 hockey en 1 rugbyveld USP (optioneel), sporthal Voordorp en uitbreiding zwembad de Kromme Rijn (optioneel). Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in/rondom Lunetten
- Cultuur: Forten Lunetten als zoeklocatie voor stedelijke culturele (publieks)voorziening, zoeklocatie voor broedplaatsen

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).

2. Nieuwe stedelijke knoop Lunetten Koningsweg rondom station met intercitystatus met een mix van wonen en werken aan het landschap en een extra verbinding onder de sporen. Plus verdichting rondom de 'as van Lunetten'.

3. Toevoegen woningen, voorzieningen, horeca en kennisinstellingen aan kantoren in Rijnsweerd en Archimedeslaan.

4. Transformatie omgeving Galgenwaard en Kromhoutkazerne. Verdichting en een nieuwe functiemix tussen (top) sport, onderwijs, voorzieningen, wonen en werken maken een nieuw secundair knooppunt.

5. Intensiveren hoogwaardig openbaar vervoersverbinding tussen Lunetten Koningsweg en Utrecht Sciencepark (deels ondertunneld). En doortrekken richting het noorden naar Rijnsweerd-Overvecht en richting het zuiden naar Westraven. Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.

6. Parkeerhubs voor Utrecht Science Park, Lunetten Koningsweg en Maarschalkerweerd.

7. Afwaarderen snelweg A28 vanaf knooppunt Rijnsweerd tot stadsboulevard en nieuwe ontsluiting naar parkeerhub USP west.

8. Waterlinieweg meer onderdeel laten uitmaken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route.

9. Versterken van de groene scheg die de stad inloopt via Maarschalkerweerd en de Kromme Rijn, en scheg Sandwijck-Park Voorveldsepolder-Hogelanden-Maliebaan-Zocherpark.

10. Opheffen barrières (spoor, water, autowegen) door middel van 'landschapsbruggen'. Nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten).

11. Ontwikkelen nieuw Liniepark door het ruimtelijke verbinden en versterken van bestaande parken en ontsluiten van verborgen parels (Beatrixpark, Lunetten en begraafplaatsen) tot een stadspark. Dit parklandschap is gebaseerd op de waterlinie en verweeft stad en land met elkaar.

12. Versterken groenblauwe verbinding Biltse Grift als groene loper tussen Griftpark-Hogelanden/Maliebaan/Wilhelminapark.

13. Ontwikkelen landschappelijk raamwerk Utrecht Science Park waarin cultuurhistorie, ecologie, onderwijs, klimaatadaptatie (vergroenen), gezondheid en recreatie centraal staan.

14. Uitbreiding landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.

15. Versterken en verbinden van de langzame verkeerroutes tussen de wijken en het landschap.

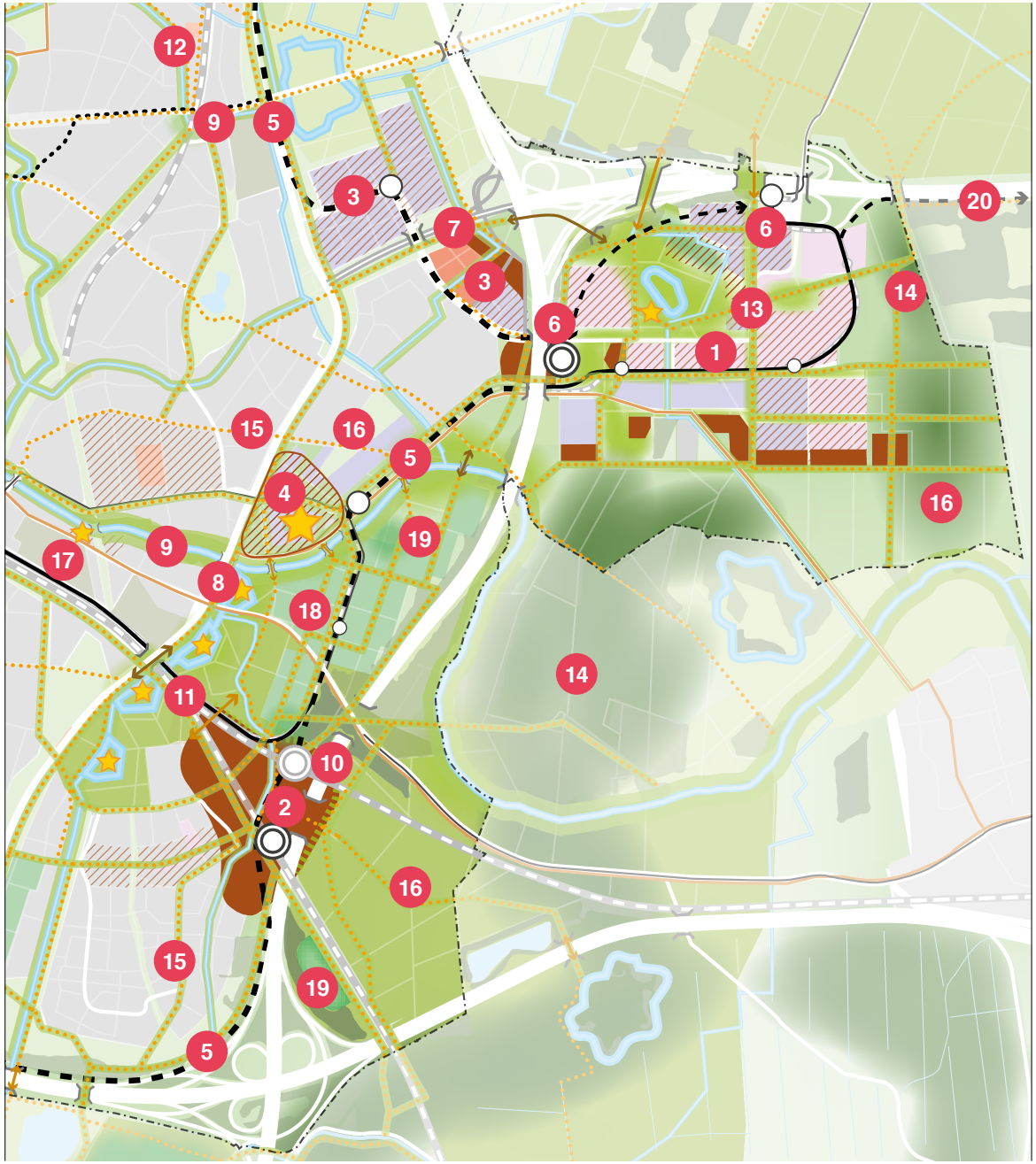
16. Publieke toegankelijkheid vergroten (sportparken, forten, weilanden UU, golfbaan, kazerneterrein).

17. Realiseren van nieuwe iconen zoals het Pieter Baan Centrum.

18. Open en toegankelijk parklandschap Maarschalkerweerd met Lunettenpark, Kromme Rijnoeverpark en sportcampus.

19. Uitbreiding veldsportaccommodaties ten behoeve van het groeiend aantal inwoners.

20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten.



Oost

bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- (boven) stedelijke voorzieningen
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- knooppunt
  hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte
- mogelijke verlegging spoorlijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.5 A12 zone

Papendorp, Stadseiland-zuid (Woonboulevard, Westraven en MWKZ deelgebied 6)

Waarde van de A12 zone voor Utrecht in 2040

Economisch en contrastrijk kerngebied gemengd met wonen.
Op een knooppunt van wegen, kanalen en openbaar vervoer met water als bindend element
Nb. De A12-zone ligt op grondgebied van de gemeente Utrecht (Papendorp, Stadseiland-zuid) en van omliggende gemeenten (Galecopperzoom, Liesbosch, Laagraven)

Huidige kwaliteiten

- Autobereikbaarheid via de A2/A12, landelijk draaischijf
- Kanalen en waterplassen
- Werkgelegenheid: hoogwaardige kantorenlocatie Papendorp, woonboulevard, bedrijventerrein Liesbosch
- Diversiteit aan werkmilieus
- Nabijgelegen groengebied Laagraven (Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Galecop en Rijnenburg als groene poorten naar het rivierenlandschap (de Waal) en groene hart

Opgaven voor de A12 zone tot 2040

- Nieuwe (hoog) stedelijke woon- werkmilieus toevoegen in Merwedekanaalzone en Westraven
- Benutten van de economische potentie als grote werklocatie voor de groei van werkgelegenheid. Kleinschalige tot middelgrote bedrijvigheid die goed mengbaar is met andere stedelijke functies in de A12-zone
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied
- Doordat verschillende bestaande- en nieuwe modaliteiten bij elkaar komen in en om Westraven zijn de ruimtelijke samenhang en -inpassing complex en vragen daarom om een ruimtelijke studie
- Wegnemen van de barrièrewerking van de kanalen en hoofdwegen door nieuwe doorgangen of bruggen te realiseren. Dit moet zorgen voor veel fijnmazige verbindingen tussen nieuwe ontwikkelgebieden (Westraven, Merwedekanaalzone) en de omgeving
- Benutten en verhogen groene kwaliteit (Park Transwijk, Laagraven-Oost, Hollandse Waterlinie) en de kwaliteiten van het water
- Autoafhankelijkheid van het gebied verkleinen door investeringen in alternatieven en parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

Programma

Werken

- A12-zone: De verschillende deelgebieden in de A12-zone moeten in samenhang worden ontwikkeld, waarbij elk deelgebied specifieke ruimte kan bieden voor bepaalde delen voor bedrijvigheid. Ruimte voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid, gemengd met andere stedelijke functies zoals woningen en voorzieningen
- Papendorp: kantorenlocaties waar wordt gemengd maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeids-plaatsen, MWKZ kantoren/bedrijfsruimte 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 – 133.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: MWKZ 90.000 m² bvo, circa 3400 arbeidsplaatsen, A12-zone, nader uit te zoeken

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 4650 woningen: waaronder Merwedekanaalzone deelgebied 6 200, Transwijk 400, Kanaleneiland 1700, Groenewoud 1350 en Papendorp Noord 1000
- 1300 woningen in de Merwedekanaalzone deelgebied 6, als onderdeel van de 10.000 woningen in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2)
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 3500 woningen in het Utrechtse deel van de A12-zone (Westraven, Woonboulevard en Papendorp). Nader gebiedsonderzoek voor de gehele A12-zone (inclusief buurgemeentes) moet meer duidelijkheid geven over het te realiseren aantal woningen in balans met de andere functies uit de barcode

Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 6 en Westraven (10,5 hectare), landschapspark Laagraven (80 hectare, buiten de gemeentegrens), opgaven voor groenblauwe routes (14 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (34 hectare).

Voorzieningen

- Sport: zoekgebied sportvelden in Polder Laagraven (7 hectare, buiten de gemeentegrens) en sporthal Bontekoelaan. Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor speciaal onderwijs in Westraven

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Nieuwe HOV-knooppunten Westraven en Papendorp met een gebouwde voorziening voor parkeren aan de rand van de stad en met een HOV-verbinding richting Leidsche Rijn Centrum (west) en USP (oost).

2. Verstedelijking in hoge mate op Westraven met een levendige mix tussen wonen en werken.

3. Verstedelijking Merwedekanaalzone deelgebied 6) Conform omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2).

4. Behouden van Woonboulevard en attractiviteit verhogen door aanpak openbare ruimte en toevoeging van functies zoals wonen, voorzieningen, groen en energie.

5. Realisatie nieuwbouwwijken Groenewoud en Papendorp Noord met een strook kantoren, woningen en voorzieningen (Papendorp Noord).

6. Realisatie Mobiliteitshub XL voor parkeren aan de rand van de stad.

7. Merwedelijn als HOV-verbinding met Utrecht Centraal, Merwedekanaalzone, Westraven en Nieuwegein: versnelling en mogelijke verlegging van de huidige SUNIJ-lijn en een aftakking naar Papendorp. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp– Westraven – Lunetten Koningsweg en het USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

9. Groene rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe verbinding met de rest van de stad en park voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen en andere nieuwe groene (oever) verbindingen.

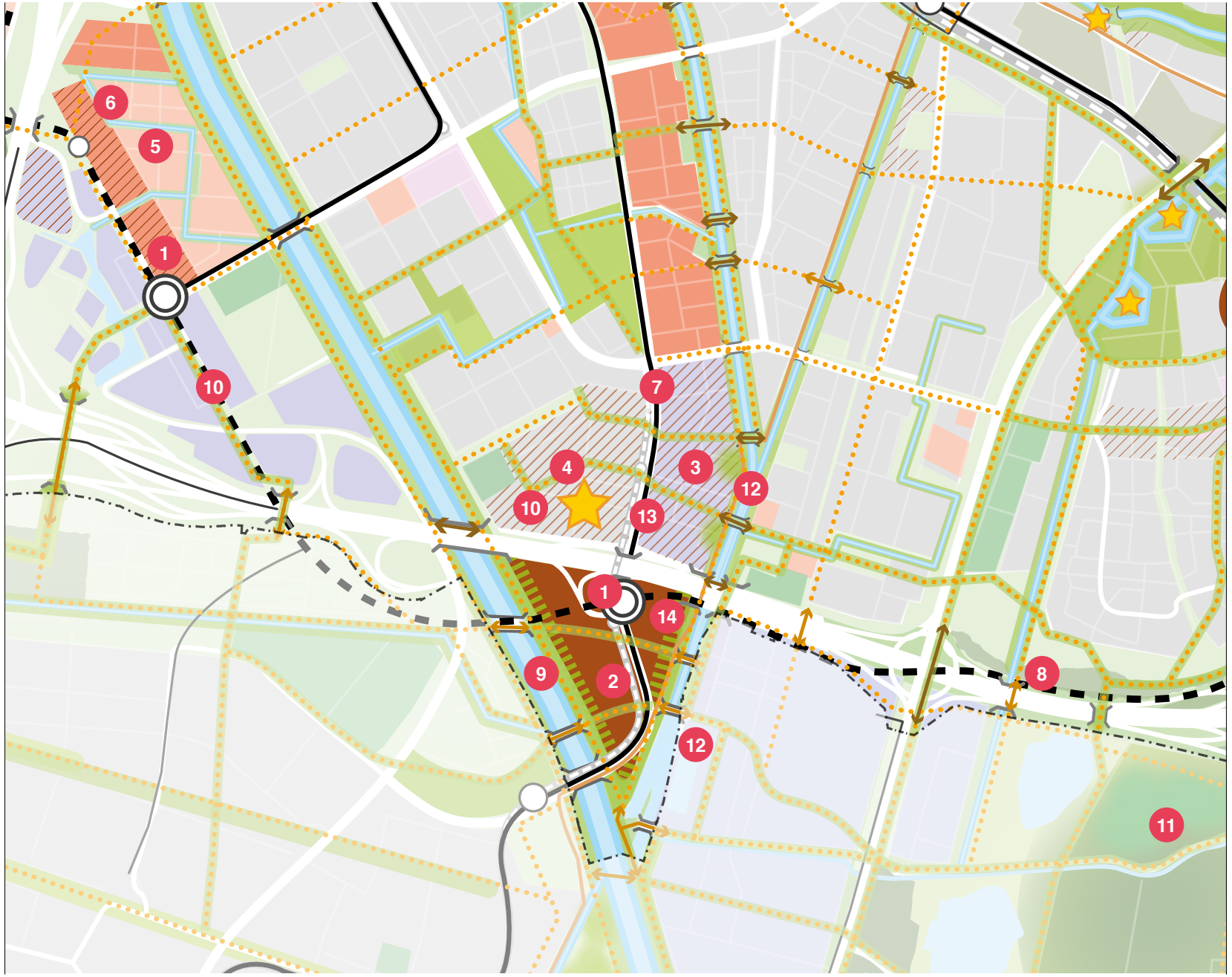
10. Vergroenen gebouwde omgeving (met name de Woonboulevard): Groene daken, vergroening openbare ruimte en groene routes.

11. Laagraven als nieuwe landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie (buiten de gemeentegrens).

12. Een fijnmazig groenblauw routenetwerk creëren door meer en comfortabelere verkeersverbindingen voor fiets en voetganger over- en langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en onder de A12 in de richting Laagraven, Rijnenburg en de Lek.

13. Aansluiting concept wiel met spaken. Het op orde krijgen van de spaak via Europalaan inzake het OV en het fietsnetwerk.

14. Autoafhankelijk op orde krijgen door het investeren in alternatieven zoals anders reizen, niet reizen (thuiswerken) en gespreid reizen. Ondersteunend hieraan zijn het parkeren aan de rand van de stad (dat aansluit op het wiel) en afspraken maken over parkeerregulering.



A12 zone

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- knooppunt — hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte — bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

6.6 Rijnenburg

polders Rijnenburg en Reijerscop

Waarde van Rijnenburg voor Utrecht in 2040

De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (ofte-wel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Huidige kwaliteiten

- Ecologie (weidevogels)
- Openheid, rust en ruimte
- Recreatie (wieler- en skeelerbaan, skipiste, fietsen)
- Oude bebouwingslinten
- Agrarische functie (met name van Reijerscop)

Opgaven voor de Rijnenburg tot 2040

- Verbinden van de Rijnenburg met de omgeving (Nieuwegein, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern) door groen-blauwe verbindingen en fiets- en wandelroutes
- Versterken aanwezige landschappelijke structuren als robuuste basis voor de toekomst. Zodat bijvoorbeeld bomen die geplant worden niet over 20 jaar weer weg moeten, maar alvast het raamwerk vormen voor de toekomst
- Landschappelijk raamwerk met gebruiksgroen, water en recreatieve (fiets-wandel) verbindingen
- Tijdelijk Energielandschap
- Sportlandschap voor regionale sportfuncties
- Natuurbehoud en ontwikkeling (ecologische zones)
- Ontwikkelingen in en rond Rijnenburg mogen geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035

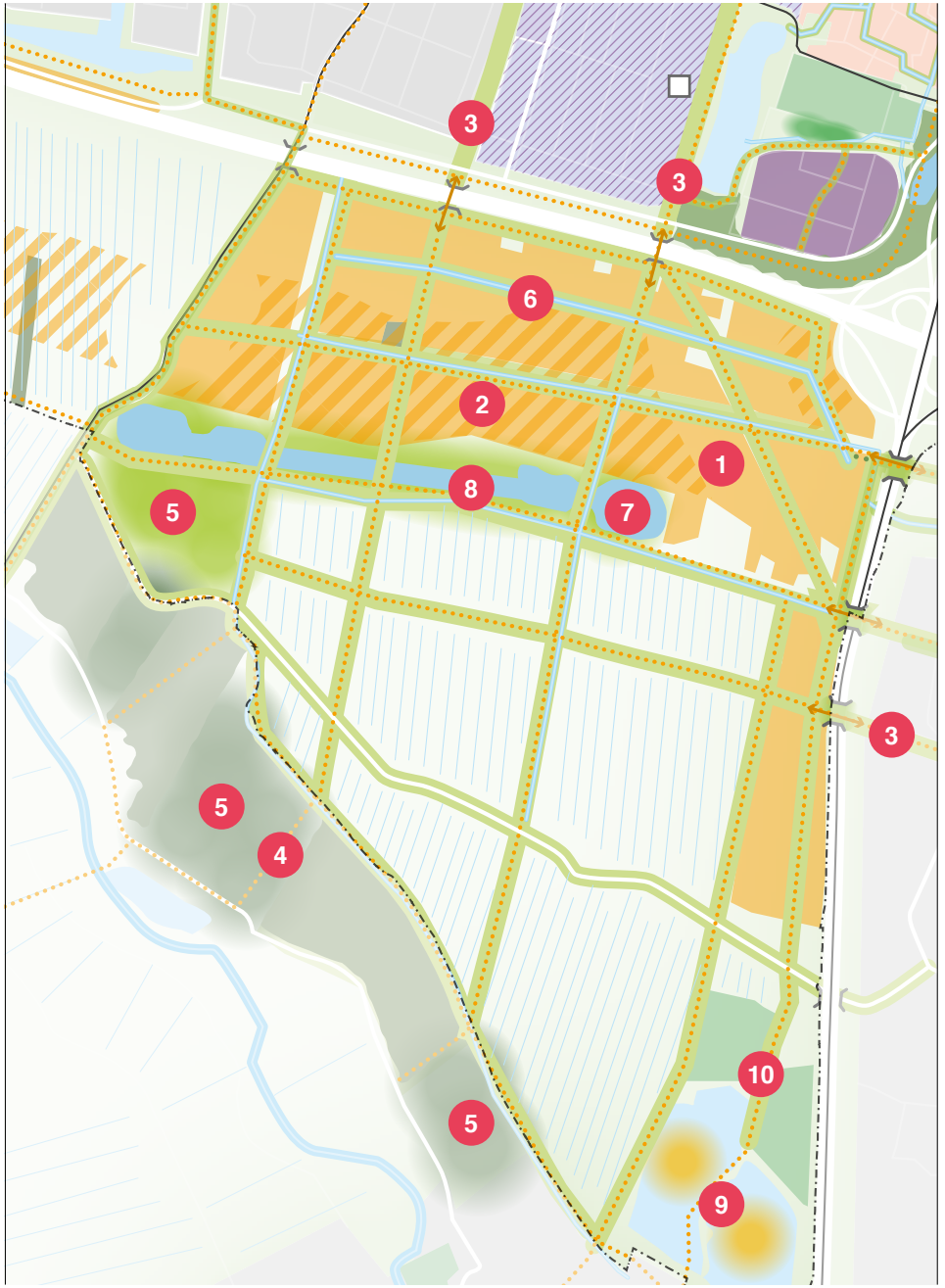
Programma

Groen
landschappelijk raamwerk Rijnenburg (200 hectare),
vergroten IJsselbos (90 hectare, buiten de gemeentegrens)

Voorzieningen:
Sport: roeibaan en andere regionale sportvoorzieningen

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Zoekgebied voor tijdelijke grootschalige opwekking zonne-energie.
2. Zoekgebied tijdelijke grootschalige opwekking windenergie.
3. Nieuwe doorgaande wandel- en fietsverbindingen naar Nieuwegein en Leidsche Rijn onder/over de A2.
4. Groen-blauwe verbindingen aanleggen naar Hollandse IJssel en Oude Hollandse Waterlinie.
5. Uitbreiding IJsselbos als groene kraag om de polder.
6. Nieuwe groenblauwe structuren aanleggen als basis voor toekomstige ontwikkelingen.
7. Laagstgelegen delen van de polder zijn geschikt voor waterberging met een recreatieve functie.
8. Zoekgebied voor nieuwe roeibaan met zwemwater.
9. Drijvende zonnepanelen op Nedereindse Plas.
10. Park voor sport en recreatie met regionale functies.



Rijnenburg

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid
- verdichting werklocatie

mobiliteitstransitie
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoekgebied voor nieuw oppervlakte water
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.7 Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

Waarde van Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern voor Utrecht in 2040

Volwassen woonwijk voor alle leeftijden met gemengde centra die zijn gekoppeld aan openbaar vervoersknooppunten. Rijk aan groen (Maximapark) en cultuurhistorische elementen.

Huidige kwaliteiten

- Historische gelaagdheid: de Limes, oude linten en boerderijen en oude dorpskernen Goede basiswaarden: veel voorzieningen en groene opzet
- Plek voor gezinnen: veel grondgebonden woningen en voorzieningen (scholen en sport)
- Veel groen op diverse niveaus van het Maximapark en Haarzuilens tot de buurtparken, grote groene percelen in bestaande linten en dooradering van groenstructuren
- Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (3 stations, noordelijk deel) en auto (zuidelijk deel)
- Goede verbindingen met de stad (overkapte A2 en bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal)

Opgaven voor de Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern tot 2040

- Ruimte bieden voor doorstroming in de woningmarkt, om de vergrijzing te kunnen opvangen in de wijk
- Mobiliteitstransitie: voor wandelaar, fiets, OV en deelauto's
- Voldoende aanbod aan maatschappelijke voorzieningen
- Betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer in het zuidelijk deel
- Mengen van voorzieningen en werkfuncties door de wijk voor meer levendigheid
- Levensloopbestendig maken van de wijk
- Behoud grote groene percelen in de bestaande linten en groene hoofdstructuren ten bate van biodiversiteit, recreatie en klimaatadaptatie.

Programma

Werken:

- Strijkviertel: Arbeidsintensieve (MKB) bedrijven die een substantiële bijdrage leveren aan de werkgelegenheidsopgave in de stad. Inzetten op samenwerking mbo-onderwijs en bedrijven/ duurzame stadslogistiek/ MKB (bouw, circulair, duurzaamheid)/ start ups -scale ups
- Wetering-noord en -zuid, en Haarrijn: Uitgifte van het resterende kavels en op langere termijn optimaliseren van arbeidsplaatsen door bijvoorbeeld stapelen van functies
- Oudenrijn: laatste kavels uitgeven, langdurig leegstaande kantoren transformeren naar bedrijfsruimte en de kantoormetrage terug laten keren op bijvoorbeeld ov-knooppunten in de stad
- Aantallen bedrijventerrein: uit te geven gebied Wetering 10,5 ha,
  circa 1500 arbeidsplaatsen, haarrijn 1 ha,
  80 arbeidsplaatsen,
  Oudenrijn 1 ha, 80 arbeidsplaatsen,
  realisatie Strijkviertel 19 ha,
  circa 1900 arbeidsplaatsen

Wonen

- Afmaken woningbouw volgens Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3600 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 1000 woningen

Groen

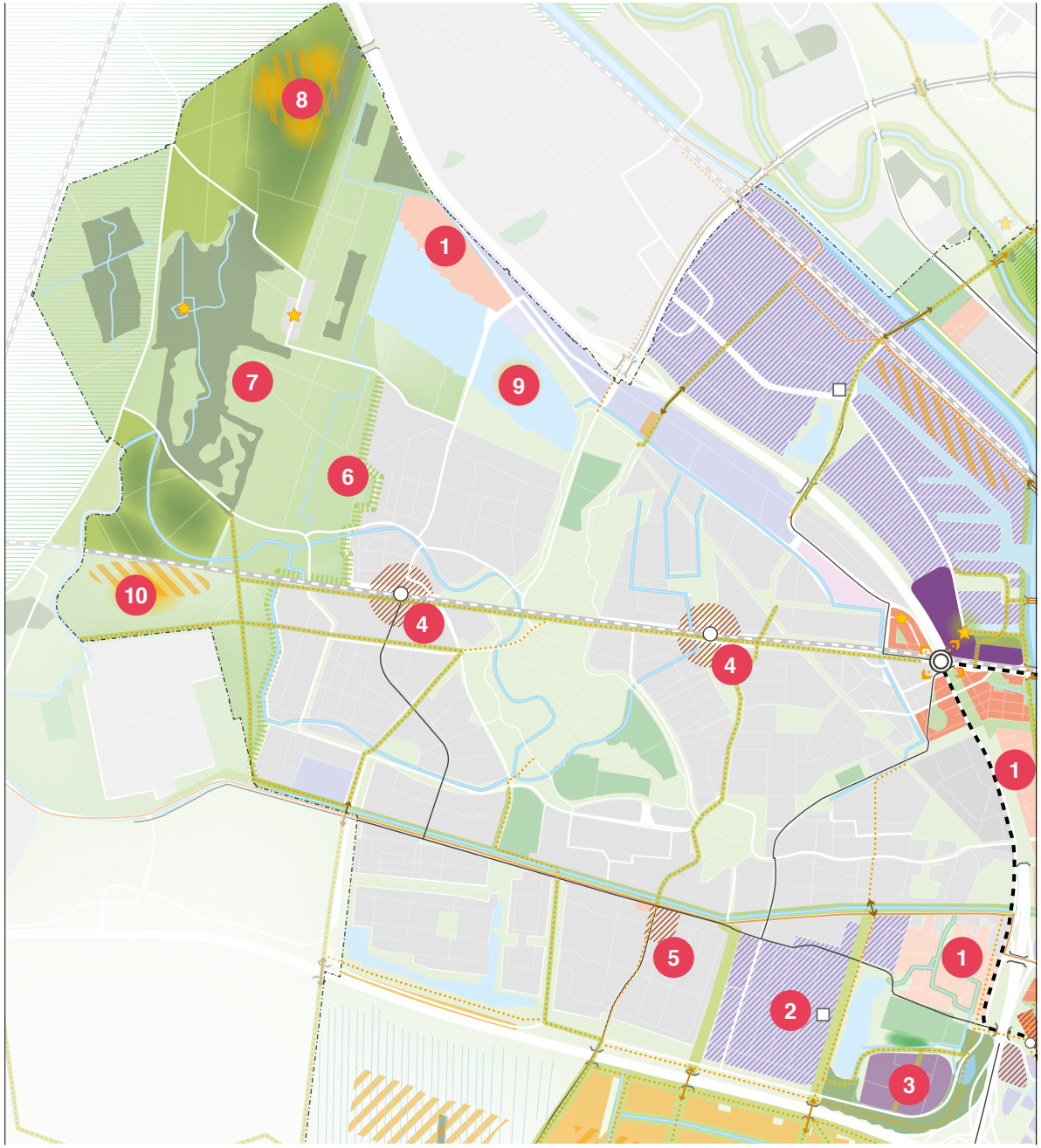
Uitbreiding landinrichtingsgebied Haarzuilens (100 hectare) en uitbreiding en verbetering groenblauwe routes

Voorzieningen

- Sport: Strijkviertel/Rijnvliet (2 hockeyvelden en zoekgebied voor 1 rugbyveld) en een extra nieuw zwembad Maximapark
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs in Vleuten- De Meern

Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Afronding duurzame woonbuurten Rijnvliet, Haarrijn, Leeuwesteyn, het Zand, Terwijde en Haarzicht.
2. Verdichten van bedrijventerrein Oudenrijn.
3. Bedrijvenpark Strijkviertel als een groen, circulair, duurzaam bedrijventerrein voor arbeidsintensieve bedrijven.
4. Verdichting bij knooppunten openbaar vervoer, functiemenging.
5. Benutten kansen herontwikkeling in de dorpskern De Meern en het toevoegen van meer werkprogramma.
6. Aansluiting westkant Vleuten- De Meern op het buitengebied optimaliseren. Inzetten voor barcode-functies als groen en maatschappelijk programma.
7. Doorontwikkelen landinrichtingsplan Haarzuilens.
8. Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.
9. Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas.
10. Zoekgebied zon- en windenergie in Dorpeldijk. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.



Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobiliteitstransitie
- Intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- treinstation
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

6.8 Totaaloverzicht

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de diverse ruimtelijke opgaven en wat gerealiseerd zou moeten worden in de diverse gebieden of ter compensatie elders.

De aangegeven cijfers/programma's per gebied zijn indicatief. In de uitwerking van de RSU zal nader worden aangegeven welke kansen kunnen worden benut om met name de programma's rond de knooppunten nader te duiden. Het uitgangspunt is één stedelijke barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Hoe de barcode er per gebied/wijk uitziet, kan verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De barcodes van alle gebieden moeten samen optellen tot de stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Daarbij kunnen de marges in de programma's worden benut binnen de kaders van de RSU. Nieuwe initiatieven zullen worden beoordeeld tegen de achtergrond van de in de RSU ingezette koers en de integrale barcode. Daarbij kan ook het programma aan vervangende nieuwbouw een rol spelen. Bovendien ontstaan kansen door de uitwerking van knooppunten in regionaal perspectief te plaatsen.

Indicatieve Opgave	**Ambitie**	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	**Totaal**
Groen (aantal hectare)										
nieuw buurt- en wijkgroen		54	37	23	17	34	0	0	**35**	**200**
nieuwe groenblauwe routes		22	15	10	7	14	0	0	**32**	**100**
stedelijk groen (parken en scheggen)		8	22	25	10	11	0	0	nvt	**76**
groen om de stad		0	77	22	0	80	290	100	nvt	**569**
totaal	**690**	**84**	**151**	**80**	**34**	**139**	290	**100**	**67**	**945**

Toelichting op de cijfers

Groen

Het totale aantal hectares groen is 945. Dit is hoger dan de ambitie maar inclusief 80ha in de A12 zone, 90ha in Rijnenburg (IJsselbos) en bijvoorbeeld Amelisweerd die buiten de gemeentegrens liggen.

Opgave	Ambitie	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	Totaal
Voorzieningen (aantal voorzieningen)										
broedplaatsen	6	2		2	2					6
culturele (publieks)voorziening	4	2			2					4
voortgezet onderwijs										0
voortgezet onderwijs incl. sporthal	5	2	1	1	1			1		6
speciaal onderwijs	1					1				1
asielzoekerscentrum	2									0
sporthal	3		1		1	1				3
zwembaduitbreiding	3		1	1	1					3
nieuw zwembad	1							1		1
hockeyveld	44	2	11	7	2	7	0	2	0	32
rugbyveld								1		
voetbalveld										
korfbalveld										

Toelichting op de cijfers

Voorzieningen

Voor 32 sportvelden is binnen de gebieden een geschikte locatie gevonden. Daarnaast zijn er binnen de gebieden nog potentiële locaties voor in totaal vier sportvelden. Voor de restopgave van acht sportvelden moet aan de randen van de stad en Rijnenburg ruimte gevonden worden.

Daarnaast wordt nog gezocht naar één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad. Indicatief is hier een aantal van 2 opgenomen.

Opgave	Ambitie	Centrum	Oost	Overvecht	Noordwest	A12 zone	Rijnenburg	Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern	Buiten de gebieden	Totaal
Werken / Economie (aantal banen)										
kantoren (incl. kleinschalige kantoren in wijken en overig)		21.000	8.700		11.500	8.100				**49.300**
wetenschap			4.000							**4.000**
bedrijventerrein				540	1.500			3.560		**5.600**
werken in de wijk				3.000					8.100	**11.100**
toename van 70.000 banen, aansluitend op bevolkings-groei, waaronder:	**70.000**	21.000	12.700	3.540	13.000	8.100		3.560	8.100	**70.000**
Wonen (aantal woningen)										
groei met 60.000 woningen	**60.000**	16.350	11.650	6.800	9.800	9.450		4.600	3.400	**62.050**
Energie (aantal GWh)										
70GWh per jaar aanvullend op Rijnenburg	**1.400**		68				276	40		**1.292**

Toelichting op de cijfers

Werken/Economie
Het totale aantal expliciete arbeidsplaatsen in de gebieden telt op tot 58.900. Inclusief het werken in de wijk telt dit op tot 70.000 arbeidsplaatsen.

Wonen
Het aantal te ontwikkelen woningen binnen de gebieden is 58.650. Aanvullend hierop wordt ook buiten de nieuwe stedelijke knooppunten gebouwd en zijn kleine projecten (<200 woningen) uit het MPR niet opgenomen. Inclusief deze projecten telt het totaal op tot boven de 60.000. Maar er zullen ook woningen gesloopt worden om ruimte te bieden voor nieuwe ontwikkelingen.

Energie
De totale opwekking van electrische energie binnen de huidige plannen is 384 Gigawattuur. Hierbij is de opwekking van koude en warmte buiten beschouwing gelaten. Reden hiervoor is dat de studies naar grootschallige koude- en warmtewinning (bijv. geothermie) nog te pril zijn om uitspraken over te doen.

Overall conclusies

Uit deze overzichtstabel blijkt dat de opgaven voor groen, wonen en werken binnen de eigen gemeentegrens gerealiseerd kunnen worden. Aandachtspunt daarbij is dat groen vooral aan de randen van de stad wordt toegevoegd. De gemeente zal samenwerking met de regio zoeken voor het bereikbaar maken van deze groene gebieden.

Voor de opgave voorzieningen is binnen de gebieden nog niet alle benodigde ruimte gevonden. De restopgave bedraagt het zoeken naar locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden; dit is een stedelijk-regionale opgave.

Voor de energieopgave (elektrische energieopwekking) zijn binnen de gemeentegrens slechts een beperkt aantal locaties beschikbaar. Voor de restopgave (overige opwekking van elektriciteit en met name warmte) zal de gemeente in overleg gaan met de regio. Hiervoor lopen op dit moment diverse onderzoeken, onder andere naar de mogelijkheden voor geothermie.



7 Uitvoeringsstrategie

7.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is de koers uiteengezet voor de verstedelijkingsambities van Utrecht tot 2040. Naast de verstedelijkingsopgave is ook beschreven welke ambities rond de verschillende thema's centraal staan (hoofdstuk 5). De opgave en de ambities zijn vervolgens 'vertaald' naar de verschillende gebieden in de stad en zijn keuzes geformuleerd voor de ruimtelijke toekomst voor grote delen van de stad (hoofdstuk 6). De volgende stap is de uitwerking in verschillende (ruimtelijke) plannen; samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht is de RSU 2040 daarvoor richtinggevend.

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal voorwaarden die nodig zijn om tot een goede uitvoering van de verstedelijkingsopgave te komen. Aan de orde komen een logische fasering van werk, de samenwerking met andere partijen, de monitoring en de sturing.
De verstedelijkingsopgave is erg breed en niet alles kan tegelijk. Dat is ook niet wenselijk, want juist een geleidelijke ontwikkeling van de stad komt de kwaliteit ten goede. De gemeente gaat hier gecontroleerd en geconcentreerd mee aan de slag en wil bewaken dat de stad niet verandert in een continue bouwput. De uitvoeringsstrategie is hier het antwoord op.

De uitvoeringsstrategie geeft aan in welke tijdsvolgorde de ambities van de RSU 2040 gerealiseerd worden. Deze is opgedeeld in verschillende fases. Het werk in de ene fase kan randvoorwaardelijk zijn voor het werk in een volgende fase. Zo kan bijvoorbeeld de aanleg van een groene scheg of een deel van het wiel met spaken bepalend zijn voor de mogelijkheden van het realiseren van woningen, bedrijven en voorzieningen.
De gemeente doet dit niet alleen, maar samen met bewoners, ondernemers, organisaties en andere overheden die meedenken, meebeslissen

en zelf het initiatief nemen om de stad mooier en beter te maken. Zowel binnen de stad en de regio als ook daarbuiten.

In paragraaf 7.2 zijn de verschillende fasen weergegeven. Per fase wordt zichtbaar wat de gemeente wil realiseren en welke plannen/ ontwikkelingen starten met een verkenning, planfase, voorinvestering of voorfinanciering. Daarbij wordt duidelijk wat de cruciale momenten voor diverse plannen zijn om deze later in de tijd te kunnen realiseren, onder welke condities dat kan en welke afhankelijkheden daar bij spelen. Ruimtelijke planning is altijd een kwestie van lange termijn planning. Een meer gedetailleerde planning van de investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur is te vinden in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Ook is per fase aangegeven wat de ruimtevraag is op basis van de barcode en wat dat betekent voor de opgaven van de stad en van de gebieden in de stad. Tevens wordt duidelijk waarover de gemeente het gesprek zal starten met de regio.

In paragraaf 7.3 staan de taken beschreven in het kader van de omgevingswet. Hierin wordt duidelijk wat de verantwoordelijkheid van de gemeente is voor de belangen van de stad en welke wettelijke taken het met zich meebrengt. In paragraaf 7.4 komt de monitoring en sturing aan de orde. Het gaat hierbij om aantallen woningen en om het ruimtebeslag van de thema’s volgens de barcode. Op deze manier is sturing op integrale gebiedsontwikkeling mogelijk.

7.2 Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?

Een koers voor twintig jaar wordt niet in één keer tot uitvoering gebracht. Een stapsgewijze implementatie van de ambitieuze inzet van de RSU 2040 vraagt van de gemeente en de partners een duurzame, consistente en stevige inspanning en vraagt ook wat van de inwoners die met ingrepen worden geconfronteerd. De stad kan niet in één keer op de schop. Fasering is noodzakelijk en wenselijk.

De gemeente geeft een passend vervolg aan wat met de RSU 2016 in gang is gezet. Dit heeft inmiddels voor een groot deel vorm gekregen in het Meerjaren Programma Ruimte (MPR). In vervolg op de RSU 2016 heeft de gemeente nu een duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2016 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities. Dit vraagt dus een extra inzet bovenop het MPR zoals geprognotiseerd. Daarmee zullen niet alle bezwaren van critici omtrent het plan MWKZ zijn weggenomen. Maar zonder de RSU 2040 zou MWKZ gerealiseerd zijn zonder de compensatie voor wat in de barcode nu ontbreekt. De gemeente heeft nu in beeld hoeveel gecompenseerd moet worden en dat dat op stedelijk niveau - inclusief uitloop naar de randen van de stad - ook kan. De gemeente monitort jaarlijks hoe ver dit vordert.

Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het MPR is duidelijk waar en met welke aantallen gebouwd gaat worden. Vervolgens wordt inzichtelijk gemaakt hoe de nieuwe knopen ontwikkeld worden en bestaande knopen opgewaardeerd en doorontwikkeld worden. De methodiek van de barcode benut de gemeente om scherper te krijgen of met de bouwontwikkelingen ook voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld.

De periode tot circa 2030 is ook bedoeld voor het voorbereiden van een hoog niveau van productie in de periode daarna. Met name de grootschalige investeringen in de infrastructuur moeten tijdig voorbereid worden om operationeel te zijn als de gerealiseerde woningen (en aanvullend programma) nieuwe, grote mobiliteitsstromen op gang brengen. Concreet: de realisatie van een belangrijk deel van het wiel met spaken is vereist om de beoogde gebiedsontwikkelingen te kunnen accommoderen.

Afhankelijkheden en keuzevraagstuk

Vanuit die afweging wordt het wiel met spaken gefaseerd in voorbereiding en uitvoering gebracht, met het oog op de daarmee verbonden gebiedsopgaven. Daarbij is in verschillende opzichten sprake van afhankelijkheden en nader te maken keuzen.
In de eerste plaats is de ontwikkeling natuurlijk afhankelijk van de beschikbaarheid van toereikende investeringsmiddelen.
In de tweede plaats is er sprake van een wederkerige afhankelijkheid tussen de ontwikkeling van het wiel en de gebiedsontwikkelingen.
De ambitie is hoog: integrale uitvoering als lightrail. De omvang van de gebiedsontwikkelingen bepalen mede of voor delen van het wiel voldoende vervoersaanbod ontstaat om uitvoering als lightrail te rechtvaardigen. Andersom is de kwaliteit van de uitvoering mede bepalend voor de ontwikkelingspotentie van de ontwikkelgebieden. Voor de Merwedelijn/Papendorplijn staat uitvoering als lightrail niet ter discussie; voor de Waterlinielijn (eveneens fase 2 en 3 in de Ontwikkelstrategie) lijkt het ook haalbaar. Zoals ook aangegeven in het Mobiliteitsplan 2040 is het voor de volgende fasen minder zeker. Om die reden is aangegeven dat na fase 3 te zijner tijd nog nadere keuzes moeten worden gemaakt over de volgorde van uitbouw van het wiel. Bij de verschillende fasen worden nader ingegaan op de consequenties en afhankelijkheden.

Hieronder is per fase grofweg aangegeven wat in kwantiteit de opgave is, welke ‘ingrepen’ daar bij horen en waar de gemeente op korte termijn mee moet beginnen om de totale ontwikkeling van de stad in gang te houden, zowel kwantitatief (volume van de barcode-onderdelen) als kwalitatief. In alle fases worden voor het groen zowel de grote (oppervlakte) ingrepen aangegeven, als de transformatie van het openbaar gebied op straat- en buurtniveau. Daarnaast loopt een continue ontwikkellijn over alle thema’s ten behoeve van een evenwichtige barcode; dat wil zeggen het op niveau brengen en in balans houden van maatschappelijke voorzieningen op wijk- en buurtniveau en het mengen van wonen en werken in de wijken.

Na vaststelling van de RSU wordt een aantal zaken nader uitgewerkt:

- Voor de verdere invulling van de knooppunten zullen gebiedsonderzoeken plaatsvinden in het vervolg van Utrecht Nabij (samenwerkingsverband U Ned). Het gaat om A12-zone, Lunetten/ Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de knooppunten Overvecht en Rijnenburg doet de gemeente dit zelf. Deze gebiedsonderzoeken zullen meer inzichten geven over wat de precieze invulling zal zijn van de knopen. De ambities vanuit de thema’s en gebieden zoals in deze RSU 2040 zijn geformuleerd, vormen de basis voor de gemeentelijke inbreng hierin
- Verder zullen als uitwerking van de RSU 2040 landschapsvisies per stadsrand/scheg worden gemaakt. Hierin zijn groen om de stad, (veld) sport, stadslandbouw en de grootschalige opwekking van energie integraal onderdeel van
- Er komt een eenduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes/ prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik (zie kader paragraaf 5.2.1).
- De uitgangspunten voor hoogbouw, zoals verwoord in paragraaf 5.2.8 worden uitgewerkt in een aparte hoogbouwvisie

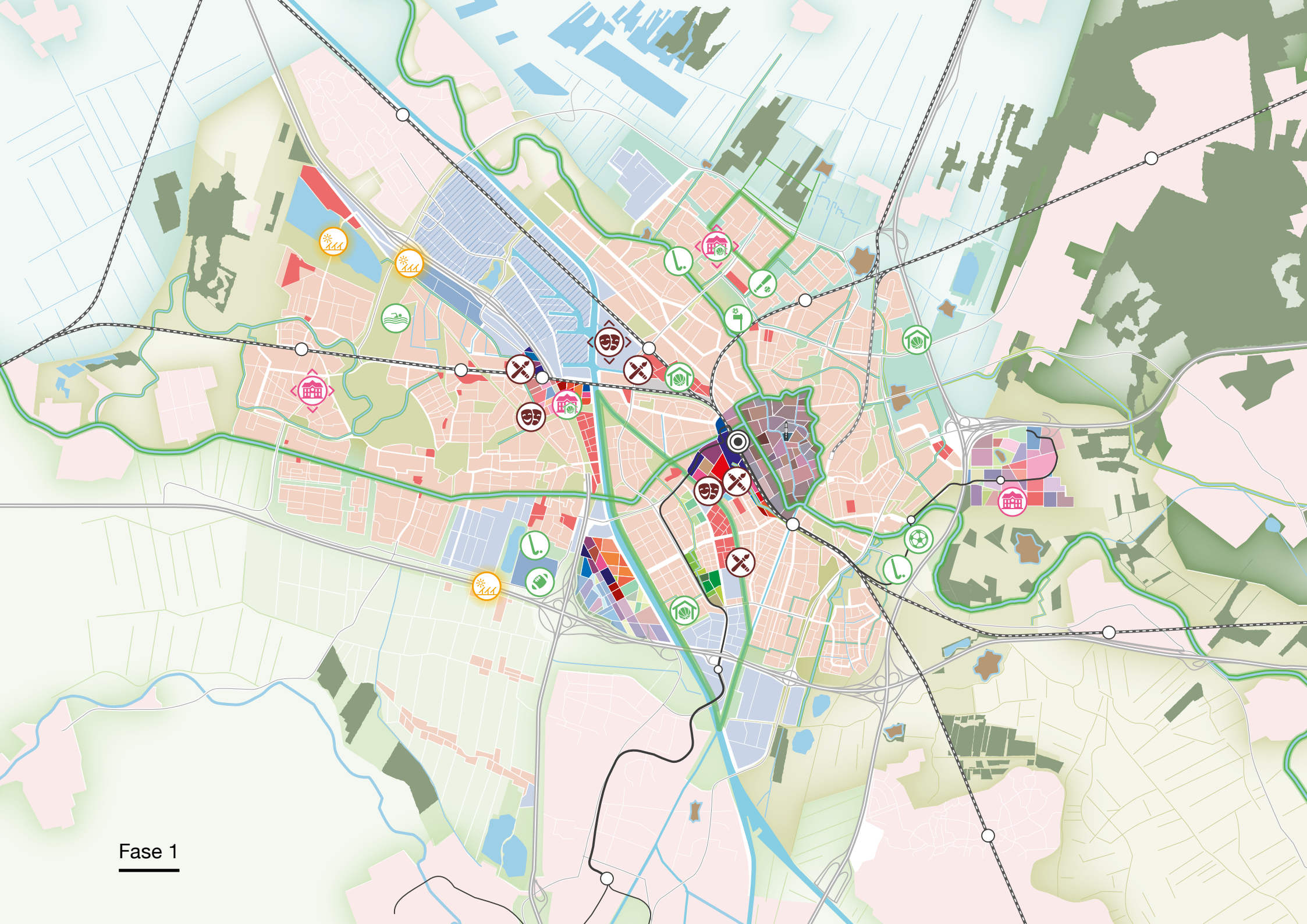
Fase 1

Uiteraard gaat de gemeente de aankomende jaren door met het realiseren van de harde plancapaciteit, zoals Merwedekanaalzone deelgebied 4 en de eerste fase van deelgebied 5, de Cartesiusdriehoek, Wisselspoor, Groenewoud en de productie in Leidsche Rijn. Tegelijkertijd is in de periode tot circa 2030 de focus gericht op het voorbereiden van een hoog productieniveau voor in de periode daarna.

De inzet voor energie is gericht op de ontwikkelingen rondom Haarrijnse plas, zonnepanelen A12 geluidswal en zonneveld Meijewetering. De groenopgave bevindt zich vooral bij Rondje Stadseiland, in de wijken en buurten en bij de voorbereiding van de grote groeninbrengen als Park Transwijk en het doortrekken van de groene scheggen. Maar ook met een overlap naar voorzieningen voor toevoeging buitensportlocaties.

De grote werkopgave bevindt zich met name op de doorontwikkeling van Papendorp, stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Lage Weide. Ook zal het ‘werken in de wijk’ hier voor het eerst een serieuze invulling krijgen in aantallen.

Om volgende fasen mogelijk te maken, is forse inzet nodig voor de realisatie van het wiel met spaken. De eerste grote ingreep is de realisatie van de Merwedelijn en de Papendorplijn om ontwikkelingen rond Beurskwartier, de volgende fasen Merwedekanaalzone en Papendorp Noord te kunnen accommoderen. Dat is ook nodig om een start te kunnen maken met de ontwikkeling van Westraven en de Waterlinielijn, waarmee Utrecht CS ontlast wordt en de ontwikkeling van Lunetten Koningsweg mogelijk gemaakt wordt. In de eerste fase wordt vol ingezet op de planontwikkeling van dit deel van het wiel met spaken.


Fase 1

Fase 2

Ook in deze fase zal een deel van het MPR doorontwikkeld worden. De grotere ontwikkelingen bevinden zich voornamelijk in:
- Papendorp Noord
- Merwede deelplan 5
- Beurskwartier
- USP, Rijnsweerd en Lunetten
- Cartesiusdriehoek en Wisselspoor
- Delen Overvecht Noord

Dit telt in deze fase op tot circa 15000 woningen, waarmee een bouwproductie van 3000 woningen per jaar gehaald wordt.

Plannen die in deze fase in de voorbereiding zullen (moeten) gaan zijn onder andere:
- Jaarbeurs
- Westraven

Het wiel met spaken zal de eerste aanleg krijgen in:
- de Merwedelijn
- de Papendorplijn

Deze zullen de eerste druk van de ontwikkelingen aan de zuidkant van Utrecht gaan opvangen. De druk op en rond het CS zal daar niet direct door afnemen. Daarom zal in deze fase ook de verkenning en voorbereiding voor de eerste ontwikkeling van het wiel zelf plaatsvinden. Deze zal als eerste richting oost (LKW-USP-Zeist) gaan: de Waterlinielijn.

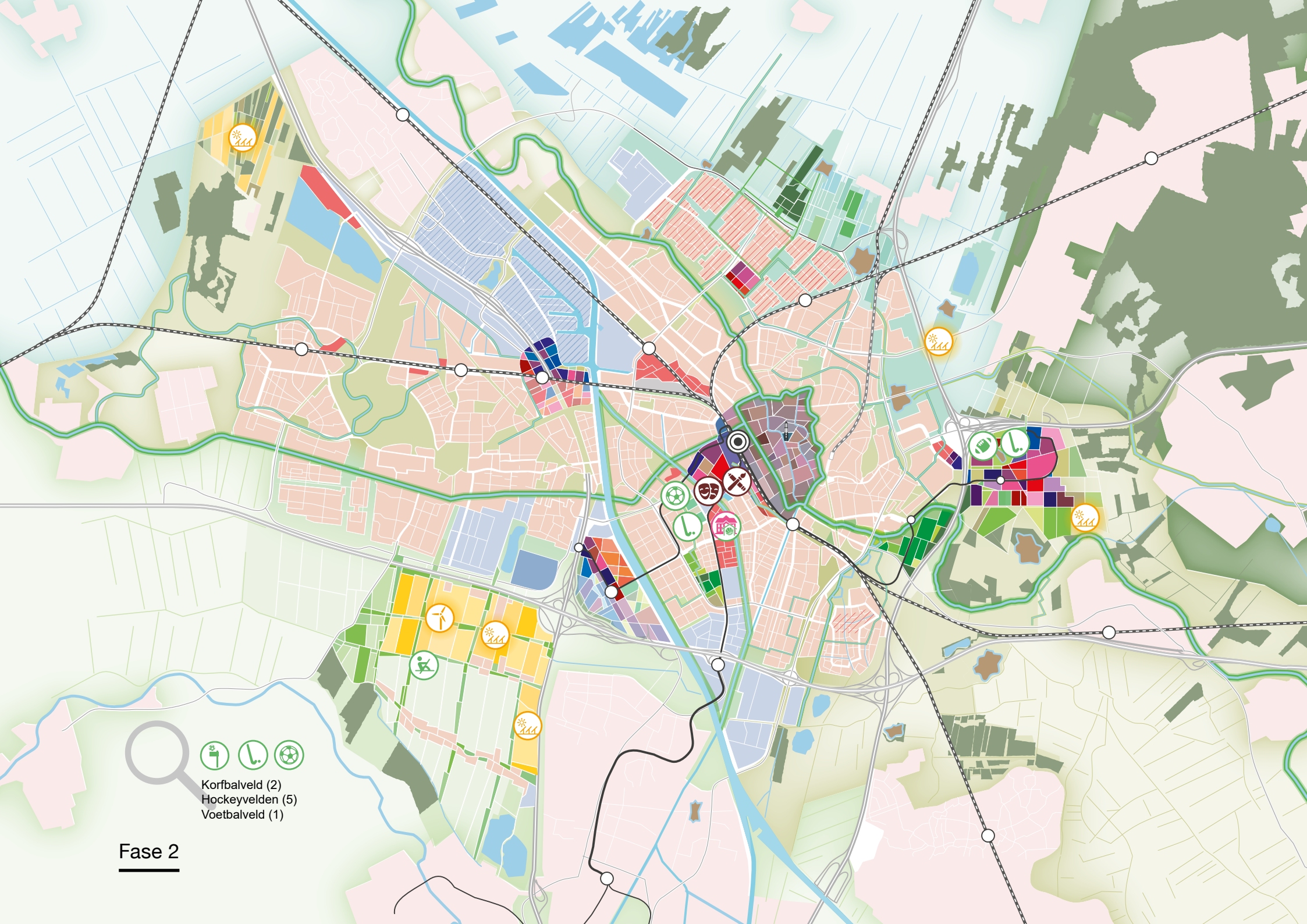
De groenopgave kenmerkt zich vooral door:
- de ontwikkeling van scheg Krommerijn
- de ontwikkeling van scheg Blauwkapel
- de voorbereidingen van Het Groene Lint van Overvecht en Park Transwijk

Toevoeging van maatschappelijke voorzieningen is vooral gericht op sport en onderwijs. Denk daarbij aan:
- VO-school Beurskwartier
- Sporthal Beurskwartier
- Sporthallen MWKZ 5
- Hockey- en voetbalveld Maarschalkerweerd
- Rugbyveld USP
- Sportcomplex Nieuw Welgelegen

Met het ontwikkelen van het energielandschap Rijnenburg wordt een flinke stap gezet in de energie ambities van de gemeente. Daarnaast is er in fase 2 ruimte voor de ontwikkeling van:
- Ockhuizen
- USP
- Voorveldsepolder

Werken kent ook in deze fase een grote ontwikkeling. Een aantal gebieden met een totaal aan circa 6000 banen wordt toegevoegd en een aantal terreinen / gebieden gaat ook de verkennings-, planvormings- en ontwikkelingsfase in. Naast werken in de wijk en de doorontwikkeling van bestaande terreinen zijn de grootste toevoegingen met name te vinden in:
- Papendorp
- Strijkviertel
- Leidsche Rijn Centrum
- USP
- Rijnsweerd
- Kromhout
- Galgenwaard (werkgelegenheid)

Gebieden als Beurskwartier en het vierde kwadrant Leidsche Rijn Centrum zitten in de versnelling voor realisatie in de volgende fase.


Korfbalveld (2)
Hockeyvelden (5)
Voetbalveld (1)
Fase 2

Fase 3

De volgende fase kenmerkt zich met name door de ontwikkeling van het wiel aan de oostkant van de stad (aanleg van de Waterlinielijn vanuit Westraven, via Lunetten naar USP). Ook de voorbereiding van omgeving Lunetten Koningsweg wordt daarmee in gang gezet. Hierdoor ontstaat er een directe regionale verbinding door de aansluiting van IJsselstein en Nieuwegein met deze gebieden en doorgaand in de richting van Zeist. Op de kaart heeft het wiel een andere aanduiding dan de Merwedelijn en de Papendorplijn aangezien het precieze tracé van het Wiel nog niet vastligt. De aanpalende gebieden zullen daardoor een extra impuls krijgen in zowel de woningbouw als werkgelegenheid. Maar ook een versterking van het groene patroon in en rond de stad. Ook is in deze fase gekozen voor de ‘spaak’ richting Overvecht ingezet alsmede een ontwikkeling van de binnenstadsas die zal aansluiten op ‘het wiel’. Dit betekent voor de onderdelen van de barcode grofweg de volgende ontwikkeling

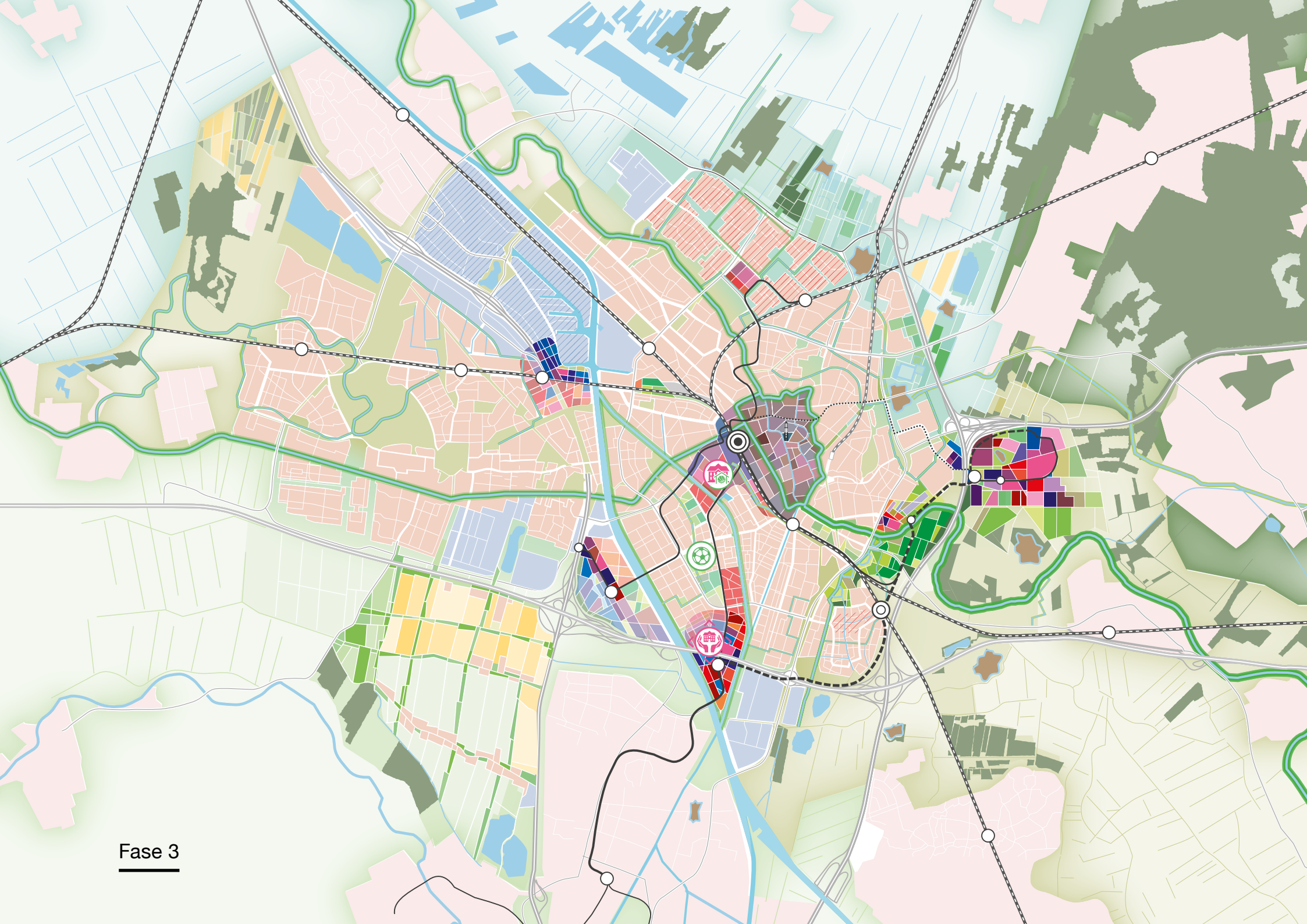
Een toevoeging van circa 10.000 – 12.000 woningen:
- Merwede 5-2 en 6
- Galgenwaard (wonen)
- Jaarbeurs (Overste den Oudenlaan)
- USP
- Lunetten
- Rijnsweerd
- Centrum
- Westraven

Voor werken geldt dat met name de ontwikkelingen van Papendorp, USP, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant en Galgenwaard worden doorgezet en dat voor Westraven door de ontwikkeling van de oostkant van het wiel een eerste ontwikkeling mogelijk is. Net als voor de woningbouw zal in deze fase de voorbereiding voor ontwikkeling van het gebied Lunetten Koningsweg plaatsvinden.

Voor maatschappelijke voorzieningen (grote oppervlaktes) betekent dit: toevoeging van veldsporten in onder andere Rijnsweerd en Voordorp en een sportcomplex in Overvecht (Noorderpark).

Voor groen zet de gemeente groots in met de ontwikkeling van de scheggen bij:
- Kromme Rijn
- Biltse Grift
- Park Oost

Dit zijn forse ingrepen die de stad en de regio nog beter verbinden.

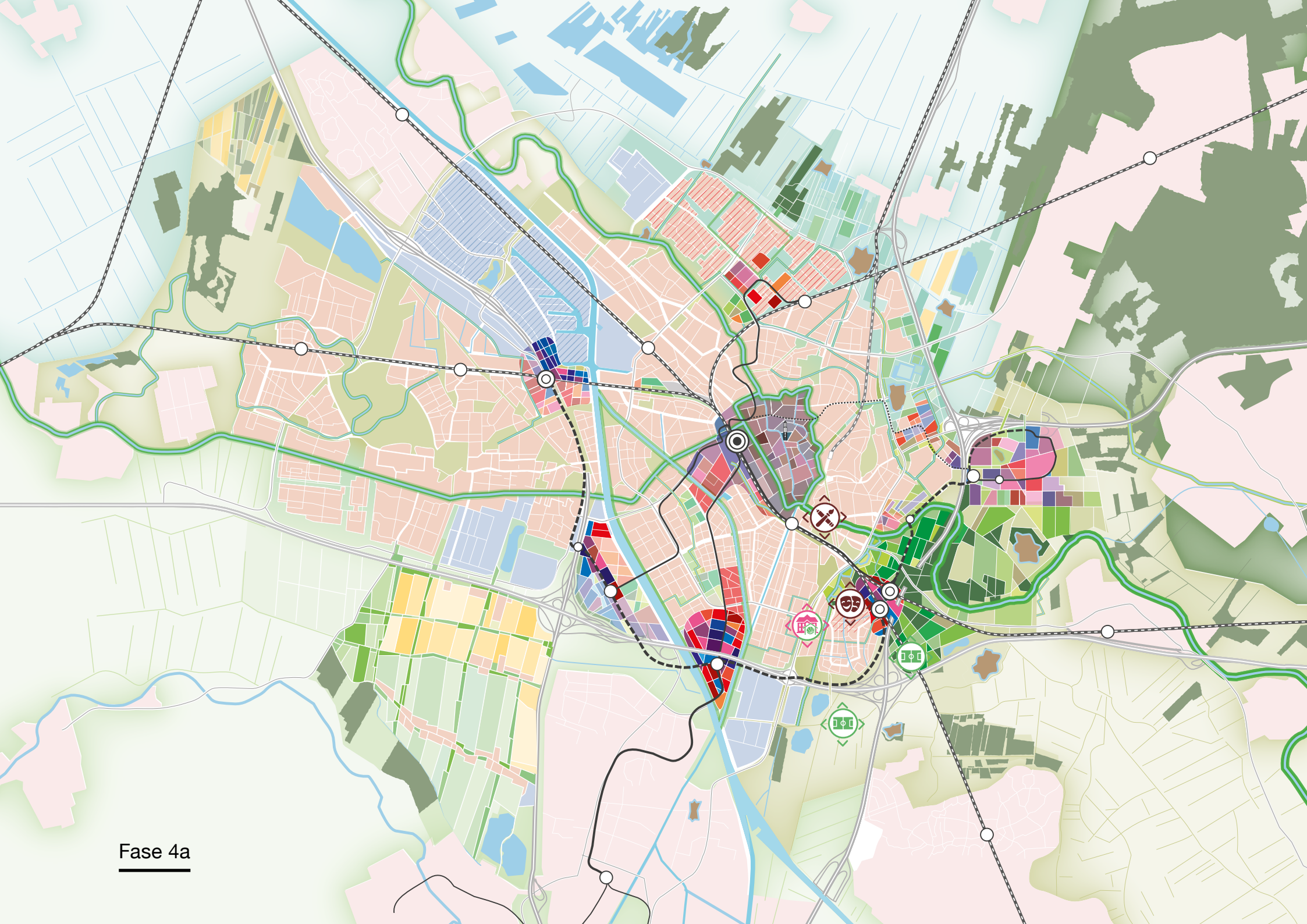

Fase 3

Fase 4a

In deze fase wordt ‘het wiel’ doorontwikkeld aan de zuidwestkant via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum. Voor uitvoering van deze variant als lightrail kan te zijner tijd worden gekozen als de ontwikkelingen aan de zuid/westkant van de stad daartoe voldoende vervoerswaarde genereren. Te maken keuzen ten aanzien van Rijnenburg kunnen hierop van invloed zijn.
Dit betekent voor de woningbouw dat de gemeente de ingezette lijn van fase 3 voortzet en vooral rondom Westraven, Koningsweg, Rijnsweerd en USP de grote doorontwikkelingen realiseert terwijl een eerste aanzet kan worden gemaakt met de ontwikkeling van Overvecht centrum. Ook wordt rekening gehouden met de doorontwikkeling van de A12 (inclusief Galecopperzoom) en worden Paspendorp en Leidsche Rijn Centrum (inclusief vierde kwadrant) doorontwikkeld.
De werkgebieden gaan gelijk op met de ontwikkeling van de woongebieden.

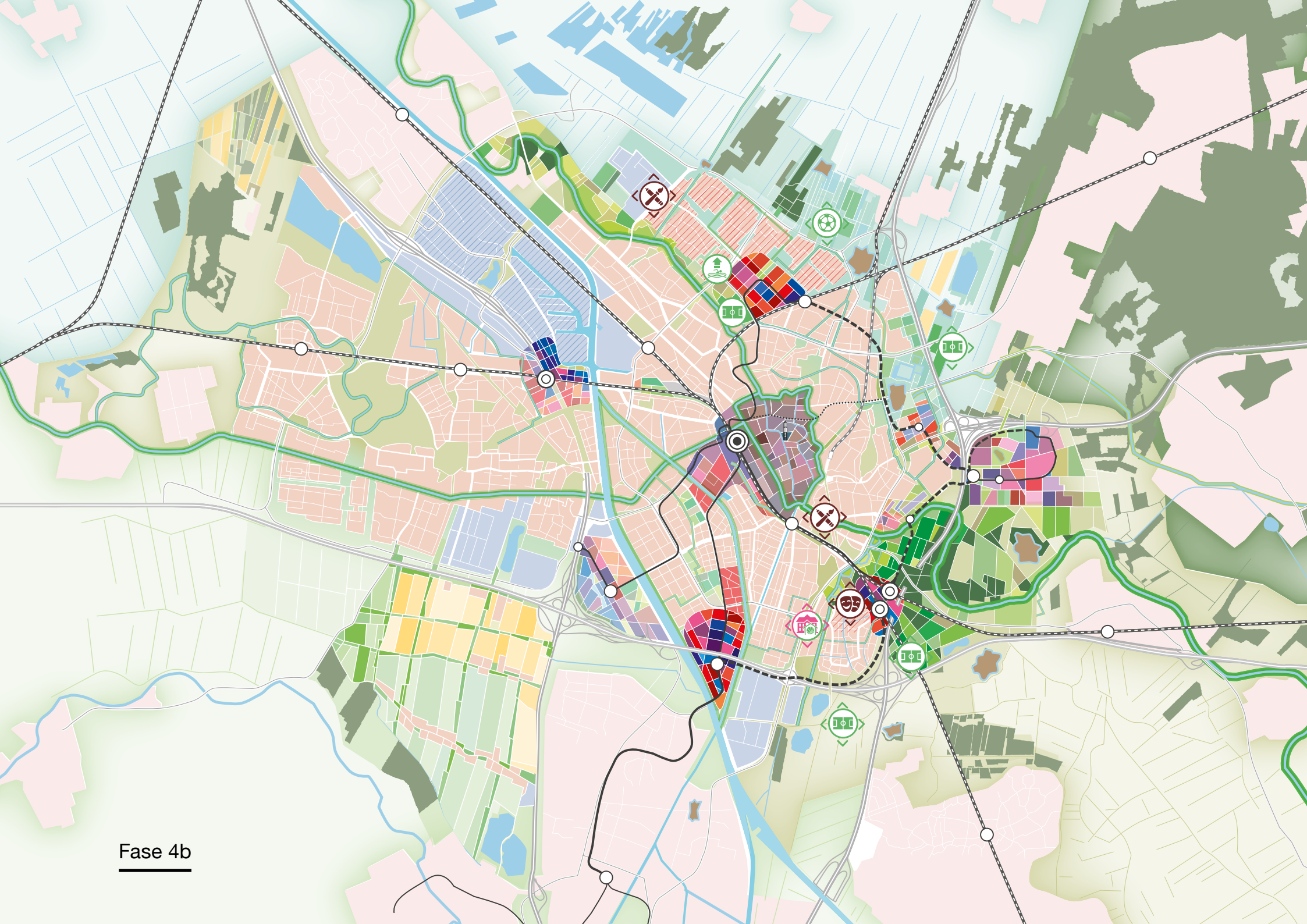
De inzet voor groen is wederom hoog, zowel kwalitatief als kwantitatief. Met de ontwikkelingen van de volgende gebieden zet de gemeente de trend door die eerder is ingezet met het verbinden van stad met ommeland:

- Landgoederen Amelisweerd
- Scheg Laagraven
- Scheg Krommerijn
- Golfterrein A12


Fase 4a

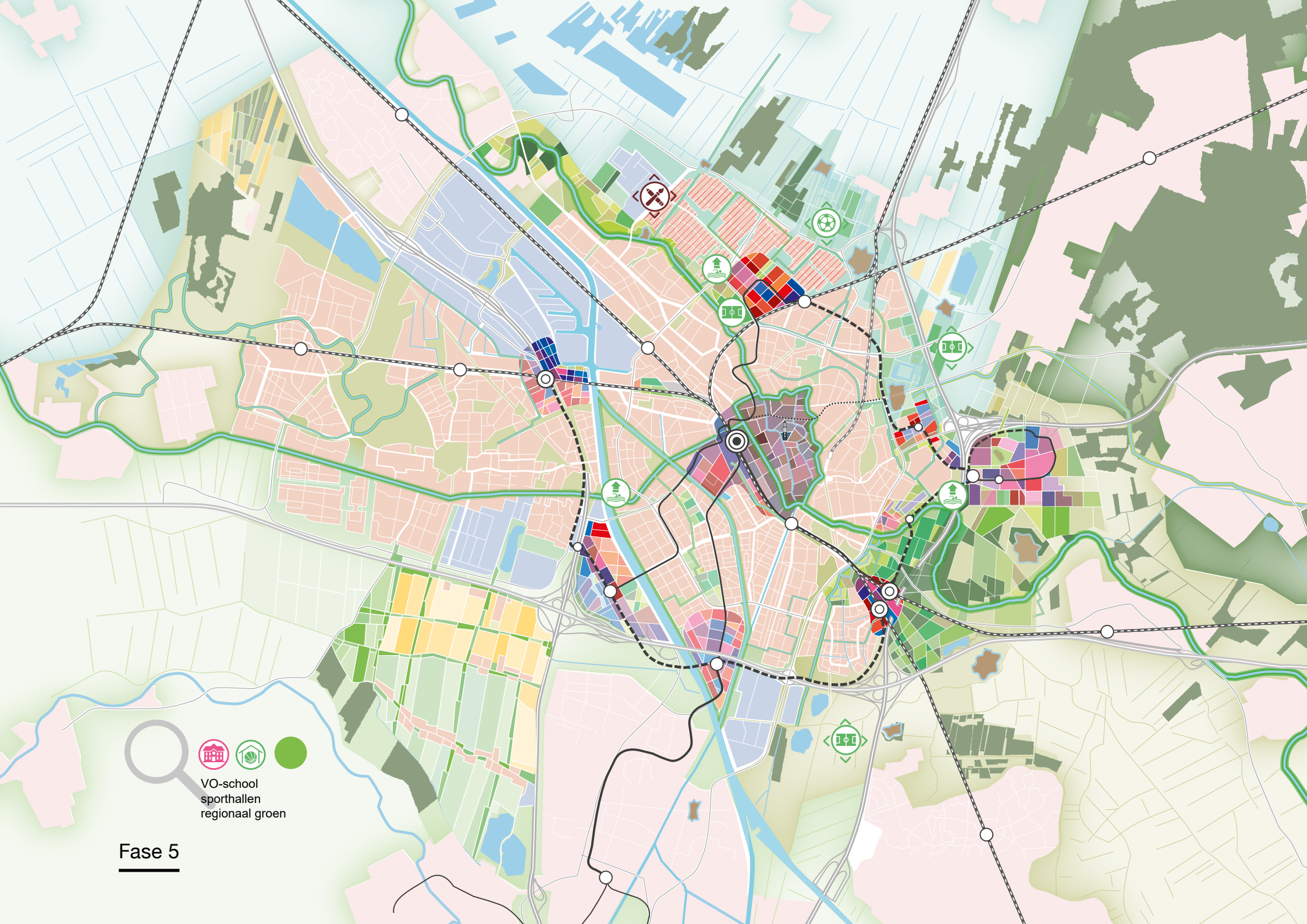
Fase 4b

Het is denkbaar dat een keuze voor variant 4a zich nog niet aandient, terwijl de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad wel voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen. In dat geval zal niet het verbinden van Westraven met Leidsche Rijn Centrum. maar het verbinden van USP met Overvecht een voor de hand liggende keuze zijn.
Bij een keuze voor variant 4b wordt ten opzichte van variant 4a sterker ingezet op gebiedsontwikkeling in Rijnsweerd en Overvecht en minder nadrukkelijk in Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Ontwikkeling van Galecopperzoom (in aansluiting op Westraven) zal nog niet aan de orde zijn.


Fase 4b

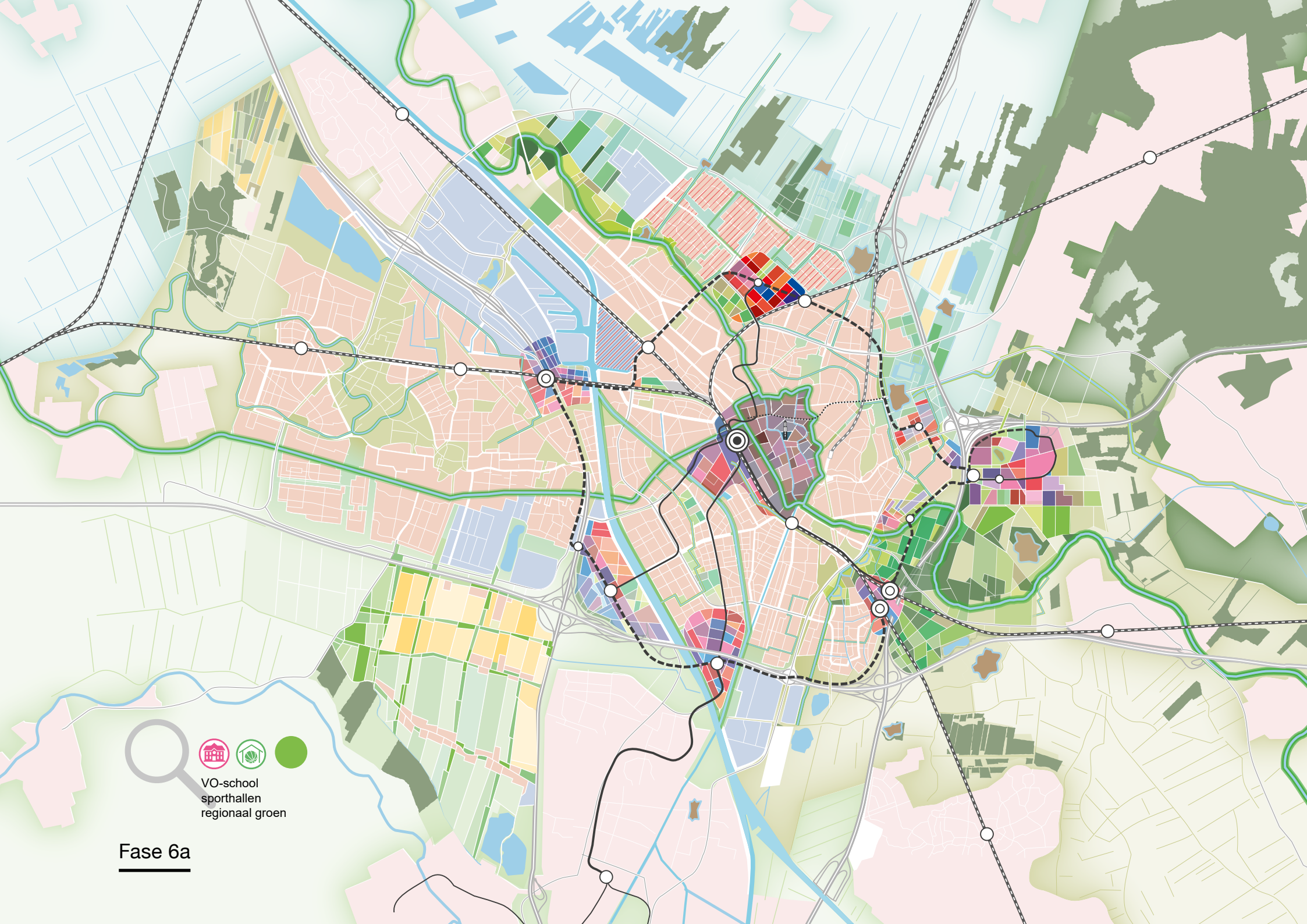
Fase 5

Onafhankelijk van de keuze langs welk tracé het wiel verder wordt uitgebouwd, voorziet de gemeente dat na fase 4 een volgend beeld is ontstaan. De verwachting is dat fase 1, 2 en 3 niet eerder dan rond 2035 zijn afgerond, en dat dan een keuze voor het vervolg helder zou moeten zijn. Voor beide tracés geldt ook dat deze nu nog niet precies zijn vastgelegd.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 5

Fase 6a

Als vervolg op fase 5 ligt het voor de hand om het wiel aan de noordzijde te sluiten tussen Leidsche Rijn Centrum en Overvecht. Ook hier is het de vraag met welke kwaliteit dat gerealiseerd kan worden (bus of lightrail) en ook is het de vraag welk tracé kan worden gevolgd. De ambitie is om het volledige wiel als lightrail uit te voeren, De grote ontwikkelingen in woningbouw zitten in deze fase met name in Overvecht (Centrum), mogelijk de RWZI en voor wat betreft werklocaties de doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant, A12 zone en Overvecht. Voor wat betreft groen is de grote ontwikkeling wel de scheg van Overvecht.

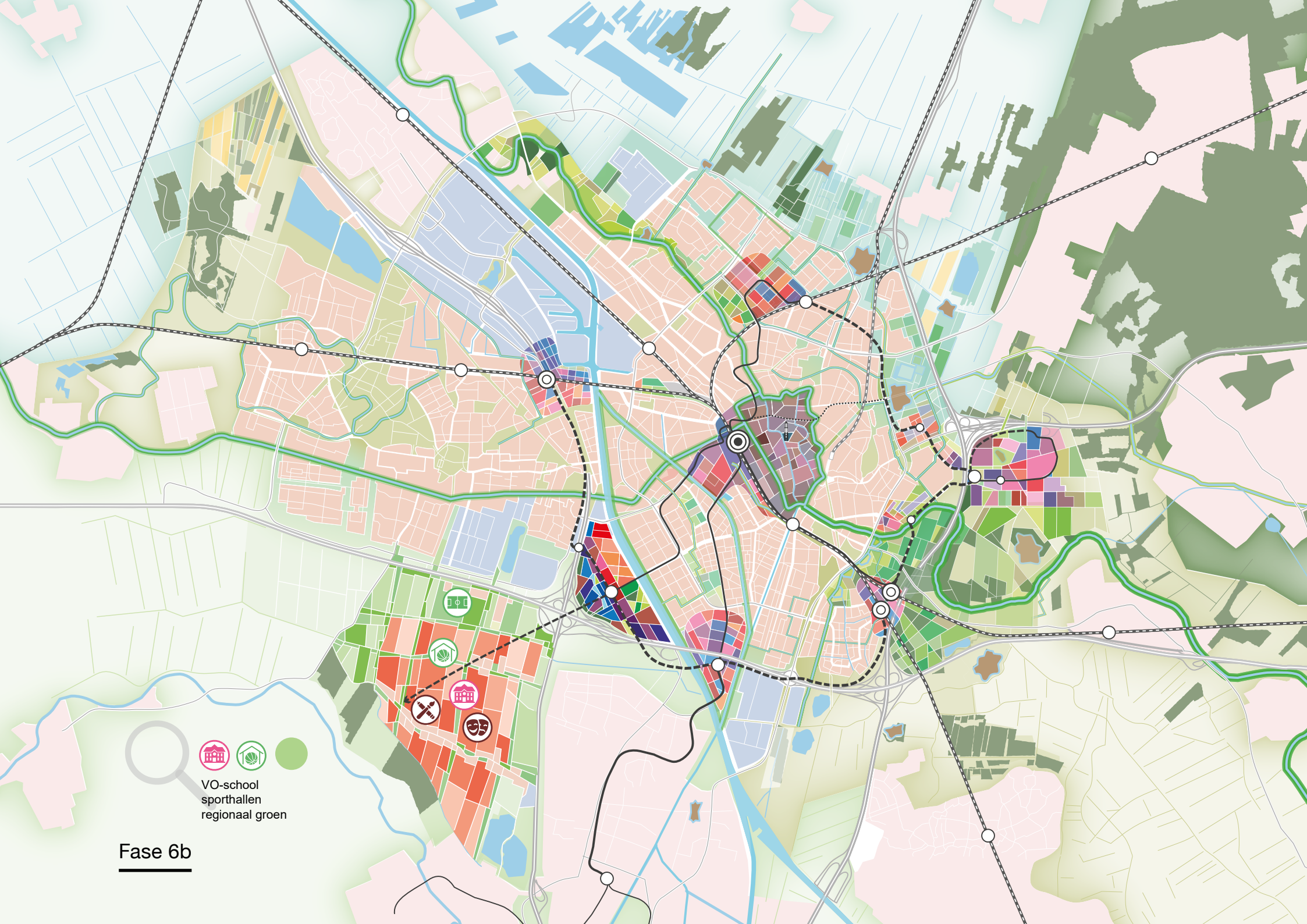


Fase 6a

Fase 6b

Indien de komende jaren wordt gekozen voor stedelijke ontwikkeling in Rijnenburg dan zullen naar verwachting beschikbare middelen eerder worden aangewend ten behoeve van Rijnenburg dan ten behoeve van het sluiten van het wiel aan de noordzijde. Dat wil niet zeggen dat ontwikkelingen elders in de stad zullen stoppen, maar wel dat deze in een ander tempo zullen verlopen. Een keuze voor verstedelijking van Rijnenburg kan nog van invloed zijn op de volgorde van ontwikkeling van het wiel (fase 4a of 4b). De Quick Scan Rijnenburg leert dat in dat geval een (substantieel) aantal woningen (25.000+) en werkplekken zou kunnen worden toegevoegd aan het totaal van de ontwikkeling van de stad. Een voorwaarde is dat het gebied wordt aangesloten op het wiel met spaken.

Conform de Nota van Uitgangspunten en de verstedelijkingsstrategie die daarbij is vastgesteld, heeft het de voorkeur om het wiel te sluiten alvorens de ontwikkeling grootschalig buiten de stad gaat plaatsvinden. Dit mede vanwege de versterking van de bestaande stad.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 6b

7.3 Samen werken aan de stad

Wat betekent dit voor de rol van de overheid? Het credo is immers: Utrecht maken we samen. Waar wil de gemeente zelf op sturen en initiatief in nemen? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste heeft de gemeente in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om de Omgevingsvisie Utrecht en het Omgevingsplan Utrecht. Vanuit die rol zit de gemeente aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners. Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad vraagt ook een sturende of initiërende rol van de overheid, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt. Dus ook als de gemeente meer aan initiatiefnemers overlaat, heeft de gemeente nog steeds een rol. Een faciliterende overheid betekent dat de gemeente bewoners en partijen actief zal opzoeken en uitnodigen. Afhankelijk van de specifieke opgave of context kijkt de gemeente in samenspraak met belanghebbenden in de stad welke positie het best passend is op het spectrum van ‘zelf sturen en realiseren’ tot ‘ruimte bieden voor initiatieven van burgers of instellingen’.

7.3.1 Samenwerken en netwerken

Voor de RSU 2040 prolongeert en vernieuwt de gemeente de bestaande samenwerkingsverbanden. Het is belangrijk om van elkaar te leren en de samenwerking ten behoeve van de opgaven continu te verbeteren. Daarvoor heeft de gemeente in eerste instantie het eigen Utrechtse vastgoednetwerk, het Development Netwerk Utrecht (DNU), bestaande uit beleggers, ontwikkelaars, corporaties en de gemeente. Dit netwerk heeft geleid tot het Stadsakkoord Wonen en heeft input geleverd voor de vernieuwing van het Utrechts selectiebeleid voor gronduitgifte. Daarnaast is de gemeente actief in diverse kennisnetwerken en neemt de gemeente deel aan de internationale vastgoedbeurzen.

Samenwerken betekent niet alleen bouwen aan netwerken. Het gaat ook over het samenbrengen van partners en partijen met een gedeeld belang, zodat mensen en middelen sneller aan een gezamenlijk doel kunnen werken. De gemeente stelt zich hierin initiërend en responsief op. Soms krijgt dit de vorm van een (nieuw) sturingsinstrument. Zo verkent de gemeente op dit moment in afstemming met het ministerie van BZK of - in aanvulling op het reeds bestaande instrument Bedrijfsinvesteringszones (BIZ) - voor grotere, gemengde gebieden de Gebiedsinvesteringszone (GIZ) een doelmatig instrument kan zijn voor integrale gebiedsontwikkeling.

In aanvulling daarop participeert de gemeente in diverse (revolverende) fondsen die bijdragen aan een stabiel en betrouwbaar investeringsklimaat voor de regio Utrecht. Deze fondsen ondersteunen kansrijke initiatieven, die door de markt niet opgepakt worden. Het Energiefonds is hiervan een goed voorbeeld, evenals de totstandkoming van de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM). Met een nieuw ontwikkelingsfonds van op termijn € 50 miljoen wil de regio Utrecht het regionale economische ecosysteem verder versterken door te investeren in de innovatieve sectoren en maatschappelijke opgaven in de regio Utrecht. Daarnaast kan uitbreiding van bestaande en opzetten van nieuwe samenwerkingsvormen en fondsen bijdragen aan de haalbaarheid van de RSU 2040. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking met het Stadmakersfonds, vanuit maatschappelijke impactfinanciering voor stadsmakers, en de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) die bijdraagt aan de versterking van de werklocaties en de economische structuur van de stad en regio Utrecht. De Wijkontwikkelmaatschappijen (WOM) in Noordwest en Lombok worden gecontinueerd, ten behoeve van versterken en versneller van de vitaliteit van de wijkeconomie in deze gebieden. Specifiek voor de ambities rondom werklocaties wordt aanvullend gedacht aan het inzetten van vastgoedmatchers, ‘accountmanagers’ die op de hoogte zijn van alle (gewenste) ontwikkelingen binnen het gebied en daar op (bij)sturen. Ook versterken Rijk, regio U16 en gemeente Utrecht de samenwerking op economische ontwikkeling. Er worden in U16-verband jaarlijks afspraken gemaakt via een ‘regionaal programma werken’ over bijvoorbeeld levendigheid, verdichting en branchering van werklocaties. Een regionaal uitgifteprotocol voor bedrijventerreinen zou de realisatie van dit werkprogramma kunnen faciliteren.

7.3.2 Toepassen van de Omgevingswet

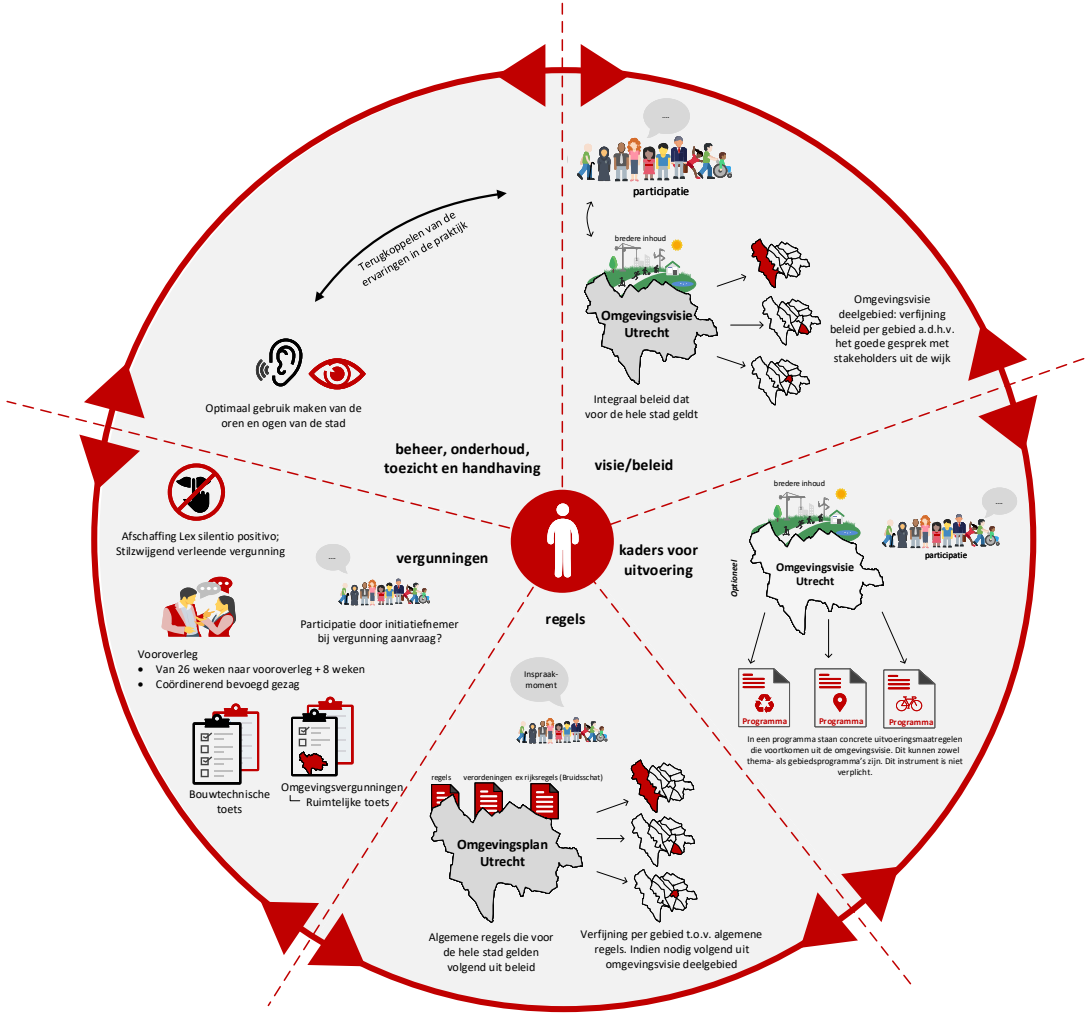
De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de ‘Koers’ van de Omgevingsvisie Utrecht. De gemeente werkt de vernieuwde koers uit in thematisch beleid en gebiedsbeleid. Ook het regionaal, provinciaal en nationaal beleid moeten hierin worden meegenomen. Thematisch beleid en gebiedsbeleid krijgen een goede juridische vertaling in het omgevingsplan en vormen de basis voor het verlenen van vergunningen en voor de handhaving daarop. In het thematisch beleid wordt uitgewerkt hoe een thema in relatie tot de totale barcode zich verhoudt, in de gebiedsvisies wordt de barcode concreet gemaakt op basis van een integrale afweging.

In het thematisch en gebiedsbeleid wordt ook rekening gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Dit wordt mede geborgd door juridische regels in het Omgevingsplan.

De gemeente toetst ontwikkelingen aan de hand van (thematisch of gebieds-)beleid. Als de gemeente voorziet dat ontwikkelingen tot ernstige nadelige gevolgen leiden voor de gezondheid dan kunnen op grond daarvan vergunningen worden geweigerd.

Als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht heeft de RSU 2040 op grond van het overgangsrecht ook vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet al de status van een omgevingsvisie. Voor de doorwerking van de RSU 2040 is het van belang niet alleen te kijken tot welke thematisch en gebiedsbeleid de RSU 2040 leidt, maar de RSU 2040 waar nodig is te vertalen in regels in het omgevingsplan, te zorgen dat die regels begrijpelijk zijn en dat er op vergund, gehandhaafd en toezicht gehouden kan worden.

Zie ook de illustratie, waarin die samenhang tussen visie, regels en uitvoering en tussen de verschillende Omgevingswetinstrumenten die de gemeente daarbij gebruikt, zichtbaar is.



De beleidscyclus van de Omgevingswet: hoe werkt het straks?
Bron: Plan van aanpak Invoering Omgevingswet (gemeenteraad 5-12-2019), later geactualiseerd en opgenomen in de Transitiestrategie Omgevingsplan (gemeenteraad 25-3-2021).

7.3.3 Situationeel grondbeleid

De Utrechtse opgave is complex en ambitieus. De gemeente maakt bij de realisatie gebruik van meervoudige sturing, waarbij geen instrumenten worden uitgesloten. Onderdeel van deze meervoudige sturing is ook een actieve rol. Voor een actief grondbeleid is het hebben of kunnen verkrijgen van een grondpositie een essentiële randvoorwaarde. Door inzet van het verwervingsinstrumentarium kan de gemeente deze grondpositie bereiken.

Het Utrechts Grondbeleid beschrijft de verschillende instrumenten van het grondbeleid die hierbij kunnen ondersteunen. De daadwerkelijke inzet van instrumenten wordt per project door de gemeenteraad vastgesteld. In hoofdstuk 8 (de Investeringsstrategie) staat beschreven dat richting de Voorjaarsnota wordt verkend of en in welke mate het van belang en mogelijk is om flexibeler te kunnen inspelen op situaties die zich op enig moment voordoen. Dit biedt de gemeente meer kans om op zo'n ontwikkellocatie een actieve rol te vervullen.

Samen met DNU is het Stadsakkoord Wonen tot stand gekomen. Hierin zijn afspraken gemaakt hoe gezamenlijk wordt gewerkt aan de woningbouwopgave. Het doel was te zoeken naar nieuwe, wellicht meer onconventionele samenwerkingen met onze partners. Daarbij horen onder andere partnerselectie en één-op-één-samenwerking. Partnerselectie is een relatief nieuw instrument, ook in Utrecht. Vanuit de overtuiging dat door samenwerking met de markt meer doelstellingen bereikt kunnen worden, ziet de gemeente de meerwaarde van dit instrument. Hetzelfde geldt voor één-op-één-samenwerking. Bij een gemeentelijke gronduitgifte hoeft de gemeente niet altijd tot een tenderprocedure over te gaan. Voorwaarde voor uitgifte aan één specifieke partij is dat het voorstel aantoonbaar inhoudelijke meerwaarde heeft en marktconform is. De werking van deze nieuwe instrumenten maakt onderdeel uit van het nieuwe Utrechtse Selectiebeleid bij gronduitgifte, dat beoogt om op doelmatige en transparante wijze de beste voorstellen voor de ontwikkeling van de stad te selecteren.

Daarnaast heeft de gemeente een rol in het bestemmen ten behoeve van de gewenste ontwikkelrichting, bijvoorbeeld om (ruimte voor) een schaars goed te borgen of voor een goede overgangssituatie te zorgen. Er wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe de beschikbaarheid van maatschappelijke bestemmingen in de stad beter geborgd kan worden met het oog op de behoefte daaraan op (middel)lange termijn. Ook is het van belang om de beoogde uitbreiding van de gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen, zowel in ruimtegebruik als in de openbare toegankelijkheid. Diverse groen- en klimaatsubsidies voor burgers en bedrijven worden voortgezet. Rondom werklocaties zouden tijdelijk anders bestemmen (m.n. voor leegstaand vastgoed) of een regionaal uitgifteprotocol ten behoeve van een evenwichtige groei en verdeling in de regio instrumenten zijn om op de gewenste locatieprofielen te sturen. Ook prolongeert de gemeente de BSSB-subsidieregeling voor bedrijven in Stedelijke Vernieuwingsgebieden.

7.4 Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard

Gemeenten werken vanuit verschillende rollen, Van rechtmatige opdrachtgever en efficiënte dienstverlener tot flexibele samenwerkingspartner en ondersteuner van maatschappelijke initiatieven.
Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de MPR, het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Via de planning & control cyclus geeft de gemeente periodiek aan wat het komende jaar bereikt moet worden en wat daarvoor gaat gebeuren. Op deze wijze actualiseert de gemeente ook meerjarig het perspectief op 2040. En legt de gemeente verantwoording af over wat is gedaan en hoever de ontwikkeling is. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reguliere kaders en instrumenten van de planning- en controlcyclus.
De gemeente wil voorkomen dat bij de implementatie van de RSU 2040 de “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) het winnen van de “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Concreet: dat investeringen in maatschappelijke voorzieningen en/of groenvoorzieningen achterblijven bij de realisatie van woningen of bedrijfsmatige functies. De barcode is geïntroduceerd om in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad recht te doen aan de integrale condities die verbonden zijn met gezond stedelijk leven voor iedereen. Als verdichting en vergroening niet in balans blijven, staat de gezonde verstedelijking op het spel. Als maatschappelijke voorzieningen achterblijven geldt hetzelfde. Daarom is een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode noodzakelijk. Als basis voor een uitwerking van een werkbaar mechanisme, dat de balans tussen zacht en hard kan verankeren, is het volgende ontwikkeld.

De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix:

Dimensie / weging	Voldoet aan alle voorwaarden	Voldoet gedeeltelijk aan alle voorwaarden	Voldoet niet aan de voorwaarden
Groen groeit mee			
Mobiliteit gewaarborgd			
Voorzieningen in de pas			
Per saldo	Doorgaan	Condities concretiseren	Stoppen

Indien op één of twee van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als er op stedelijk niveau overeenstemming is waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Voor lopende plannen – zoals bijvoorbeeld MWKZ - geldt dat deze voortgezet worden; benodigde compensatie voor energie en groen zal elders/later worden gerealiseerd. Overigens geldt bovendien dat op zwaarwegende gronden het gemeentebestuur altijd een andere afweging kan maken.

De uitwerking van deze matrix wordt verwerkt in de vernieuwing van het afwegingskader Investeringsimpuls, na vaststelling van de RSU 2040 door de raad. Bij deze uitwerking moet worden geconcretiseerd hoe de periodieke monitoring in het publieke besluitvormingsproces wordt vastgelegd (verbinding met VJN/MPR) en hoe bij private overeenkomsten met ontwikkelaars deze publieke conditie (planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode) geborgd wordt.



8 Investeringsstrategie 2040

8.1 Inleiding: wat behelst investeringsstrategie, en waarom is deze van belang?

In deze RSU 2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. Dat beoogt de gemeente met de investeringsstrategie 2040.

Een investeringsstrategie is geen begroting, maar een investeringsopgave die steeds verder wordt ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Over deze opgave is de gemeente met diverse partijen in gesprek (geweest) en die gesprekken worden ook na de oplevering van de RSU 2040 voortgezet. De gemeente kan de stad immers alleen samen met partners maken.

De investeringsstrategie 2040 vormt het kader dat ook richting geeft aan het jaarlijkse gemeentelijke begrotingsproces. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven.

In dit hoofdstuk staan enkele investeringsprincipes beschreven. Ook wordt de raming geschetst voor het indicatieve investeringsvolume en is een indicatie opgenomen van mogelijke dekkingsbronnen. Daarnaast worden voorstellen gedaan voor het (financiële) instrumentarium dat de gemeente wil inzetten om tot een haalbare en betaalbare investeringsopgave te komen.

8.2 Investeringsprincipes: uitgangspunten voor een haalbare en betaalbare RSU 2040

Gebalanceerde groei leidt tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement

Het belang van een evenwichtige groei van de stad wordt gevisualiseerd met de barcodemethode. Die laat zien dat de ruimte in de stad steeds intensiever gebruikt moet worden om de verwachte groei te kunnen faciliteren. Elk onderdeel van de barcode heeft een prijskaartje. Deze onderdelen moeten ruimtelijk, maatschappelijk en economisch zo slim mogelijk gecombineerd worden. De bekostigingsopgave per hectare zal toenemen, omdat er effectiever en efficiënter gecombineerd kan worden. Gebieden en opgaven die worden gekenmerkt door geïntensiveerd en meervoudig ruimtegebruik zijn complexer en dus duurder. Tegelijkertijd levert meer investeren in meer functies op een kleiner ruimtegebruik meer maatschappelijk en financieel potentieel op. Kortom, een gebalanceerde groei conform de barcode leidt weliswaar tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement.

Een integrale investeringsagenda vraagt om vroegtijdige integrale afwegingen

De ambities voor de stad worden realistisch en uitvoerbaar als de bekostigingsopgaven tijdig en in samenhang geadresseerd worden. Dit betekent slim faseren en integraal afwegen van de beschikbare schaarse middelen. Dat doet een appèl op een werkwijze waarbij naast de ‘harde’ ontwikkelkant van wonen, werken en vervoer meteen ook rekening wordt gehouden met de bijbehorende randvoorwaardelijke groei van maatschappelijke voorzieningen, groen en energie. Daarnaast is het belangrijk om meer zicht te krijgen op de ondergrond. Deze is schaars, complex en dus kostenopdrijvend. Het is een element dat nu vaak letterlijk en figuurlijk ‘onder de radar’ blijft.

Voor transformatie van de stad staan alle partijen aan de lat; Utrecht is het waard

Gezonde verstedelijking, met name via binnenstedelijk verdichten, leidt tot maatschappelijk rendement. Veel partijen hebben daar ideeën over en veel partijen hebben er baat bij. Dit betekent dat de gemeente de integrale investeringsopgave samen met maatschappelijke partners, marktpartijen en andere overheden moet oppakken. Dat geldt voor het invullen van de ambities voor de stad, zodat andere partijen goede en vernieuwende ideeën kunnen aandragen voor een gezonde ontwikkeling van de stad, en dat geldt voor het bekostigen van de ambities, waar andere partijen immers ook baat bij kunnen hebben. Om in aanmerking te komen voor rijksmiddelen komt, naast cofinanciering door lagere overheden, alternatieve bekostiging via baathebbers steeds meer in beeld. Zo wordt de gezamenlijke verstedelijkingsopgave steeds vaker verknoopt met gezamenlijke investeringen.

Rijksbijdragen blijven cruciaal, juist voor integrale proposities

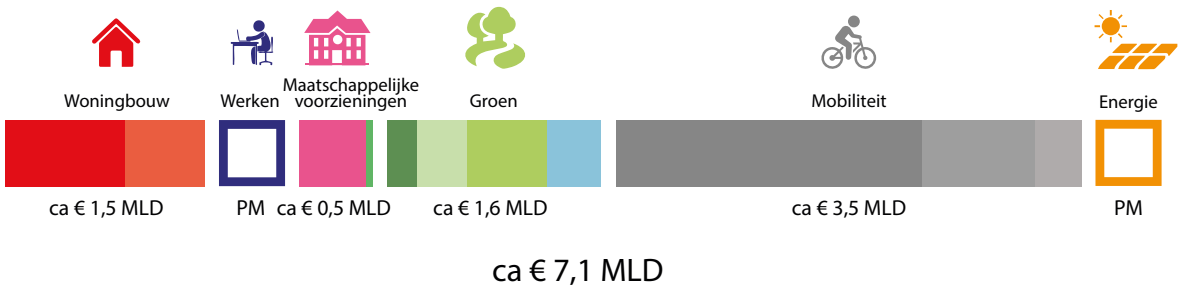
Bij grote groeiprojecten in het verleden (zoals Leidsche Rijn en het Stationsgebied) en in het heden (de Merwedekanaal¬zone), maken rijksbijdragen een substantieel onderdeel uit van de dekkingsbronnen. Voor het realiseren van de ambities van de RSU 2040 is opnieuw een stevige investeringsbijdrage van het Rijk onontbeerlijk. Het Rijk erkent het belang van integrale verstedelijking en de bijdragen die de Utrechtse ambities leveren voor enkele grote regionale en zelfs nationale opgaven. De bestaande fondsstructuren zijn echter nog vrij sectoraal opgezet en appelleren vooral aan de woon-, werk- en/of mobiliteitsopgave. Daardoor bestaat het risico dat er na de gevraagde cofinanciering door de gemeente te weinig middelen resteren voor aanvullende, randvoorwaardelijke ambities en dat de stad groeit volgens een te beperkte barcode. Er is behoefte aan verstedelijkingsfondsen die de stad bij de toekenning van de propositie financiële ruimte laat voor een inclusieve benadering van alle thema’s en dus een gebalanceerde groei van de stad. Dat sluit aan bij de voorstellen van de

Studiegroep Interbestuurlijke en Financiële Verhoudingen. Deze betreffen bijvoorbeeld de inrichting van een opgavegerichte meerjarige enveloppe of een gezamenlijk investeringsvehikel met als insteek dat waar de regionale/lokale middelen ontoereikend zijn 'het Rijk bij (zou) moeten springen'. 47

8.3 Investeringsopgave: kostenindicatie van de in de RSU 2040 geschetste ambities

Bij RSU 2016 hoorde een investeringsopgave, die voor de gemeentelijke bijdrage deels is uitgewerkt in korte termijn programmering (VJN 2017 t/m VJN 2021) en meerjarige programmering (MPR 2020). RSU 2040 brengt actualisering, verbreding en verlenging van de investeringsopgave van RSU 2016.

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. In onderstaande tabel staan indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcodethema.



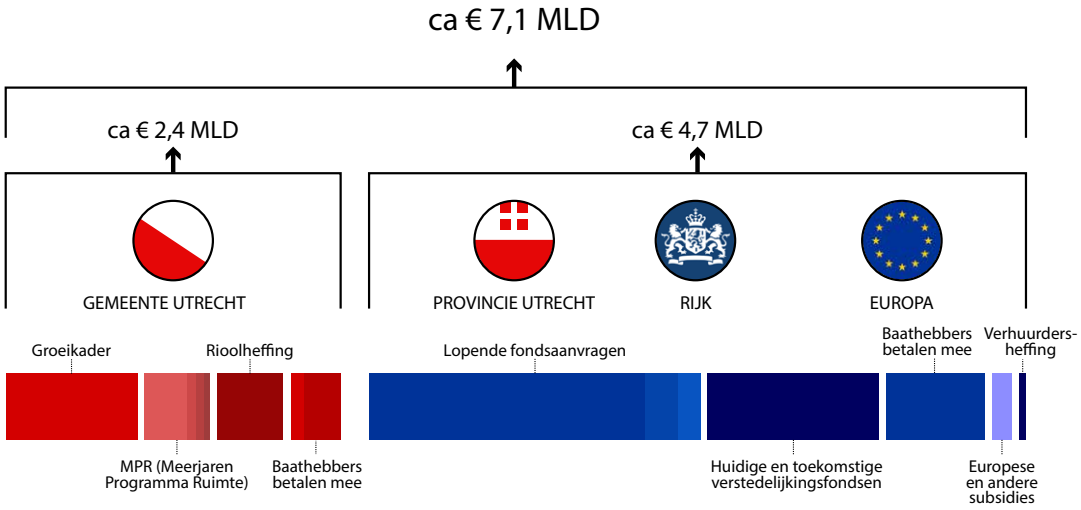
De totale investeringsopgave tot 2040

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. De investeringsopgave die voortvloeit uit transformatie van de grotere werklocaties en de energietransitie is nog niet in te schatten. Het merendeel zou moeten worden opgepakt door de markt. Daar waar op basis van de marktinitiatieven de verwachting is dat de thematische ambities onvoldoende worden gereali-seerd, is een actievere rol van de gemeente gewenst. Dit kan de vorm krijgen van specifieke (voor) investeringen en/of samenwer-kingsverbanden.

Bovenstaande investeringsopgave vraagt om het mobiliseren van alle mogelijke investeringsmiddelen. Rijkssubsidies zullen de basis blijven voor dit soort grote bekostigingsopgaven. Daarnaast wordt er gewerkt aan optimalisatie van het bestaande gemeentelijk instrumentarium en gezocht naar een significante aanvulling vanuit alternatieve bekostiging door marktpartijen en andere baathebbers. Kosten en baten worden dichter bij elkaar gebracht volgens het principe ‘de baathebber betaalt mee’. Rijk, G4 en marktpartijen hebben uitgesproken zich hiervoor gezamenlijk in te zetten. Daarvoor blijkt soms nieuw instrumentarium nodig, vaak gekenmerkt door beprijzen of belasten. De gemeente wil enkele kansrijke nieuwe instrumenten samen met het Rijk en de markt verder verkennen en kijkt daarbij ook naar voorbeelden uit het buitenland die in het eindrapport van Studiegroep Alternatieve Bekostiging zijn opgenomen.[48] De gemeente wil ook optimaal gebruik (blijven) maken van de mogelijkheden van het bestaande instrumentarium.

Het verleden heeft daarnaast overduidelijk aangetoond dat stadsvernieuwing- en uitbreiding zonder rijksbijdrage onmogelijk is. Een rijksbijdrage die zowel financieel als maatschappelijk goed rendeert. Utrecht lost een nationaal vraagstuk op en draagt daarin stevig bij aan het realiseren van een brede welvaartsgroei. De kenmerken van de stad en regio Utrecht in combinatie met de ambities van de RSU 2040 versterken die groeivoordelen nog eens. Van het Rijk wordt daarom een substantiële bijdrage verwacht in termen van (additionele) subsidies en de toepassing van (nieuwe) instrumenten voor beprijzen en belasten. Kortom, baathebbers betalen (meer) mee, maar rijksbijdragen blijven van cruciaal belang om alle genoemde ambities te kunnen bekostigen.

In onderstaande figuur staan de dekkingsbronnen bij de investeringsopgave van RSU 2040 weergegeven. In de volgende paragraaf staat beschreven welke (financiële) sturingsinstrumenten de gemeente kan inzetten en ontwikkelen om deze dekkingsbronnen daadwerkelijk beschikbaar te kunnen maken. Daarna is aangegeven welke middelen de gemeente verwacht van het Rijk en andere overheden.



Dekkingsbronnen bij de investeringsopgave tot 2040

8.4 Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium

8.4.1 Groeikader: ca € 1 miljard – belangrijkste bestaande bron voor investeringsimpuls zoekt versterking

Het groeikader beslaat het meest substantiële deel van de gemeentelijke bijdrage. Dit kader wordt gevoed uit de groeiinkomsten vanuit het gemeentefonds en OZB en bestaat uit een dienstverleningscomponent (het zogeheten referentiekader) en een investeringsagenda groei. Deze investeringsagenda is sinds RSU 2016 een voedingsbron voor de investeringsimpuls. De bedoeling was een structurele en bestendige investeringsruimte beschikbaar te maken voor (randvoorwaardelijke) ruimtelijke investeringen ten behoeve van de groei van de stad. Het is merkbaar dat deze investeringsruimte toch tekortschiet om de inclusieve groei van de stad te accommoderen. Voor de korte en de lange termijn zijn de afwegingen anders. Bovendien is er een spanningsveld tussen enerzijds het aanwenden van deze middelen ten behoeve van cofinanciering van omvangrijke OV- en gebiedsinvesteringen, en anderzijds het bekostigen van een deel van de groene schaalsprong en het borgen van het gewenste niveau van maatschappelijke voorzieningen. Het groeikader is op dit moment de enige dekkingsbron waar de (meerkosten voor) de uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen uit gedekt zouden kunnen worden. Van het genoemde bedrag (1 miljard euro) is op dit moment een half miljard beoogd voor maatschappelijke voorzieningen.
Deze gezamenlijke opgave, en dus ook de investeringsimpuls, zal voor RSU 2040 meer in samenhang moeten worden bezien en afgewogen. Het doel is niet alleen om meer middelen bijeen te kunnen brengen, maar ook om de middelen langjarig evenwichtig te verdelen ten behoeve van het realiseren van de barcode, om zo te garanderen dat groene en maatschappelijke voorzieningen gelijk opgaan met de woningproductie. Deze doelen worden bij de Voorjaarsnota 2021 vertaald naar een passend afwegingskader..

Door zoveel mogelijk (meer)opbrengsten en kosten voor integrale plannen samen te brengen in de afweging voor (her)investering in het fysieke domein worden gebiedsontwikkelingen en groei van de stad sterker verbonden met de opgaven. Tevens draagt het investeren van meeropbrengsten in de stad bij aan een robuust en betrouwbaar investeringsklimaat, dat andere partijen stimuleert mee te investeren (McKinsey en Deloitte, 2020). De herziene investeringsimpuls bij RSU 2040 bestaat daarom bij voorkeur uit meerdere dekkingsbronnen en een bijpassend afwegingskader. In aanloop naar Voorjaarsnota 2021 zullen voorstellen, inclusief bijbehorende richtinggevende principes, nader worden uitgewerkt en voorgelegd. De toelichting bij onderstaande dekkingsbronnen moet worden bezien in het licht van het verkennen van diverse mogelijkheden om tot een haalbare en betaalbare RSU 2040 te komen. Onderdeel van die verkenning is of ‘herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij’ hierbij een behulpzaam uitgangspunt kan zijn.

8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR), circa € 450 – 550 miljoen

Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) en Meerjaren Groenprogramma (MGP)
De (gefaseerde) ambities van RSU 2040 maken ook onderdeel uit van de Meerjaren Programma's Bereikbaarheid (MPB) en Groen (MGP). De uitwerking van de RSU-ambities in integrale meerjarige plannen kan de basis vormen voor meerjarige reserveringen, zodat zowel grotere ingrepen (zoals een OV-systeemsprong, een schaalsprong groen of een majeure gebiedsontwikkeling) als kleinere ingrepen (zoals de fietssysteemsprong en kleinere automaatregelen) stapsgewijs gerealiseerd kunnen worden. Dit draagt bij aan een evenwichtige groei van de stad. Door structureel (financiële) ruimte te bestemmen voor ambities met grotere (co)financieringsbehoeften wordt mogelijk ook een grotere multiplier gegenereerd.

Vanuit het verkennen van het principe 'herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij' verdienen twee begrotingsonderdelen binnen het MPR nog aparte aandacht:

Erfpacht
Bij project- en gebiedsontwikkelingen kunnen erfpachtopbrengsten optreden door conversies en bestemmingswijzigingen. Een deel van deze opbrengsten wordt benut voor (nieuwe) ruimtelijke investeringen, namelijk een deel van de erfpachtopbrengsten bij ontwikkelingen die woningcorporaties treffen en de erfpachtopbrengsten die komen uit erfpachtconversie 2017 (motie 191); de overige opbrengsten maken conform de financiële spelregels nu onderdeel uit van de algemene middelen.

Grondexploitaties
Er bestaan voor de verdichtingsopgave geen structureel winstgevende grondexploitaties, zeker niet vanuit integraal verstedelijkingsperspectief. Het stedelijk programma kost per saldo meer geld dan het oplevert. Voor enkele lopende grondexploitaties verwacht de gemeente een positief resultaat. De gemeente neemt deze bronnen mee in de verkenning richting de Voorjaarsnota.

8.4.3 Rioolheffing, circa € 400 – 500 miljoen
Investeringen ten behoeve van de water-gerelateerde klimaatmaatregelen kunnen naar verwachting worden gedekt uit een hogere rioolheffing. Onderzoek naar het toepassen van deze mogelijke additionele inkomsten ten behoeve van de dekking voor de natuurlijke oplossingen zal worden gekoppeld aan het groenstructuurplan.

8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen: € 350 – 400 miljoen
Vanuit het principe dat de baathebber (meer) meebetaalt, wil Utrecht nieuw instrumentarium verkennen:

Surplus parkeerinkomsten
In de Parkeervisie[49] wordt geschetst hoe op korte en middellange termijn het parkeerareaal wordt uitgebreid en de tarieven worden verhoogd. Ook dit is een vorm van beprijzen. Ook dit is een vorm van beprijzen. In de Parkeervisie wordt tevens een Bereikbaarheidsfonds overwogen. In lijn met de koers die reeds is ingezet in het Coalitieakkoord dat (verhogingen van) parkeertarieven worden aangewend voor mobiliteitsbeleid en de verhoging van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, zal de gemeente verkennen hoe deze (verhoging van) parkeer- en bereikbaarheidsinkomsten op een slimme en doelmatige wijze kan bijdragen aan de parkeervisie, de gewenste systeemsprong en de bekostiging van investeringen in het mobiliteitsbeleid 2040.
Hier past wel de notie bij dat de gemeente ook op plekken in de stad parkeerplaatsen zal opheffen om ruimte vrij te spelen voor andere functies, dus er is ook sprake van inkomstenderving.

Aandacht voor gebiedsoverstijgende ambities: Fonds Bovenwijkse Voorzieningen
Integrale gebiedsontwikkeling is een randvoorwaarde voor realisatie van de ambities in deze RSU 2040. Om ervoor te zorgen dat de omvang en het niveau van de bovenwijkse voorzieningen gelijke tred kunnen houden met de groei van de stad, wil de gemeente verkennen hoe een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen voor Utrecht kan werken. Het betreft

feitelijk het optimaliseren van gebiedsoverstijgend kostenverhaal, door standaardiseren en onderbouwen van bijdragen vanuit de markt én vanuit de gemeente. Dit brengt een betrouwbaar investeringsklimaat, en zo ontstaat een mogelijk multipliereffect: elke euro die de gemeente zelf investeert, leidt tot meerdere euro's aan investeringswaarde in de stad, waarbij bijdragen worden gekoppeld aan concrete bovenwijkse voorzieningen, zoals bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Diverse steden hebben reeds zo'n fonds ingesteld of zijn dat op dit moment aan het verkennen. Ook sluit deze beweging goed aan op de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt, waarin omgevingsplannen en investeringsplannen hand in hand kunnen gaan.

Er is overigens nog geen passend (belasting)instrument om bestaande baathebbers (mee) te laten betalen aan waardestijging als gevolg van gebiedsinvesteringen. Voor dit complexe vraagstuk is, mede vanwege de samenhang met decentrale belastingstelsel, verdere verkenning van de (on)mogelijkheden nodig. Dit ligt ter overweging bij de ministeries van BZK en Financiën.

8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen: snel schakelen waar het moet en samen optrekken waar het kan

De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De gemeente kiest daarbij voor een situationeel grondbeleid. In bepaalde situaties kan dat een actieve opstelling betekenen, bijvoorbeeld, omdat dit het mogelijk maakt om op doelmatige wijze tot (directe) sturing op beleidsdoelen voor een specifieke locatie te komen. Zo'n actieve opstelling past bij de ambities van de RSU 2040. Om dat mogelijk te maken kan bijvoorbeeld worden overwogen om de financiële kaderstelling zo in te richten dat anticiperen en snel handelen beter mogelijk wordt, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten en door een voorziening te treffen voor verwachte tekorten. Dat biedt meer flexibiliteit en zekerheid om in te spelen op kansrijke (toekomstige) gebiedsontwikkelingen.

Daarnaast wil de gemeente met partners actief investeren in (vernieuwende) samenwerkingsvormen die de gewenste gebiedsontwikkeling faciliteren en stimuleren. Dit komt onder andere tot uitdrukking in het Utrechtse tenderbeleid en intensivering van de gemeentelijke rol in bijvoorbeeld het Stadsmakersfonds en OMU. Deze sturingsinstrumenten en samenwerkingsverbanden helpen de gemeente om samen de stad te maken.

8.5 Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden

Het Rijk heeft sinds de jaren ’70 financiële steun verleend aan stadsvernieuwingen. Zonder subsidies waren deze stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk. De bestaande bekostiging- en financieringssystematiek van het Rijk is momenteel onvoldoende ingericht om de integrale verstedelijkingsopgave goed te bekostigen. Meerdere studies (Deloitte, McKinsey) tonen aan dat de financiële ondersteuning voor gebiedsontwikkeling vanuit het Rijk minder is dan voorheen. De voornaamste subsidies voor stedelijke ontwikkeling van de Rijksoverheid van 1970 tot 2014 op een rij:

- In de periode 1970-2005 is in totaal 17,5 miljard euro vrijgemaakt voor stadsvernieuwingsgelden
- In de periode 1995-2009 is in totaal 1 miljard euro vrijgemaakt (Besluit Locatiegebonden Subsidies)
- In de periode 2000-2014 bedroeg het totale Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing 4,3 miljard euro

In de RSU 2016 is geïllustreerd welke bijdragen Utrecht in de periode eind jaren ’90 tot 2015 ontving van het Rijk voor stedelijke ontwikkeling. Voor de ontwikkeling van locaties Leidsche Rijn en het Stationsgebied betrof dat respectievelijk € 135 miljoen (Vinex-subsidie) en € 55 miljoen (NSP-subsidie). Vanuit het ISV en het Impulsbudget bedroeg dat € 175 miljoen in de periode 2000-2014 (circa € 11,5 miljoen per jaar).

Het is voor het kunnen realiseren van de verstedelijkingsambities van groot belang dat deze rijksbijdragen worden geprolongeerd en uitgebreid waar nodig.

8.5.1 Lopende fondsaanvragen: circa € 2,5 miljard

Nationaal Groeifonds
Het Nationaal Groeifonds bedraagt € 20 miljard voor de komende vijf jaar. Dit fonds is onder beheer van de ministeries van Financiën en Economische Zaken en Klimaat en richt zich op drie beleidsdomeinen: kennisontwikkeling, R&D en innovatie, en infrastructuur. De komende jaren verkent de gemeente of en welke soort aanvragen kansrijk zijn om in te dienen voor het Nationaal Groeifonds.

MIRT-programma
In het U Ned-programma werkt Utrecht samen met Rijk, provincie Utrecht en omliggende gemeenten de mobiliteitsopgave in de regio uit, inclusief de bijbehorende bekostigingsopgave. Dit heeft met de MIRT-verkenning ‘OV en wonen’ een eerste investeringspakket opgeleverd richting een volwaardig lightrail netwerk van € 380 miljoen, met bijdragen van de provincie Utrecht (€ 85 miljoen), gemeente Utrecht (€ 85 miljoen) en ministeries van IenW (€ 150 miljoen) en BZK (€ 60 miljoen). De komende jaren worden volgende MIRT-investeringsbesluiten voorbereid.

Woningbouwimpuls
De Woningbouwimpuls (uit de Miljoenennota 2020) is een subsidie van in totaal € 1 mld (periode 2020-2023) die zich richt op realisatie van betaalbare woningen inclusief de bekostiging van bereikbaarheids-maatregelen en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor complexe binnenstedelijke transformaties, zoals ook die van Utrecht, is deze Woningbouwimpuls van cruciaal belang. Juist deze gebieden kenmerken zich vaak door relatief hoge aanloopkosten, zoals saneringskosten, benodigde investeringen in bereikbaarheid en een kwalitatief goede leefomgeving, en daarnaast ook de zoektocht naar een woningmarkt in balans met voldoende aanbod van sociale en middeldure huurwoningen. De eerste aanvraag van Utrecht was succesvol: er is € 21 mln toegekend voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. De Woningbouwimpuls blijkt onmisbaar om de laatste productiefase te kunnen borgen, omdat de grotere verstedelijkingsbijdragen afgelopen jaren ontbraken. Dit maakte de onrendabele top op gebiedsontwikkeling extra zichtbaar. Zeker als daar

alle integrale opgaven bij worden betrokken, gaat het om hoge bedragen per woning. Om de komende jaren de RSU 2040 te kunnen realiseren met de stedelijke keuzes en ambities rondom o.a. de woningopgaven, bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving is het noodzakelijk dat de Woningbouwimpuls substantieel wordt verruimd en verlengd. Een significante rijksbijdrage is op basis van het verleden, de complexiteit van de binnenstedelijke verdichtingsopgave en de ambities een voor de hand liggend vertrekpunt.

8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen: € 1 à 1,5 miljard

Naast de reeds lopende aanvragen is in de toekomst minimaal een aanvullend bedrag nodig van € 1 à € 1,5 miljard. Dit zou kunnen voortkomen uit een volgend MIRT-traject en/of een volgende tranche van het Groeifonds, maar ook uit een nieuw, overkoepelend verstedelijkingsfonds met een integrale opzet die aansluit bij de brede barcode voor gezonde verstedelijking. Daarnaast is het mogelijk en nodig dat in volgende kabinetsperiodes substantiële rijksbijdragen beschikbaar komen voor wijken als Overvecht, analoog aan Nationaal Programma Rotterdam Zuid, bijvoorbeeld via het Volkshuisvestingsfonds en het rijksprogramma leefbaarheid en veiligheid. Rijk en regio kunnen samen optrekken en het verschil maken met een integrale wijkaanpak waarbij de sociaaleconomische en fysieke wijkvernieuwing hand in hand gaan. Een goed voorbeeld is de integrale wijkaanpak die in 2020 een plek heeft gekregen in de Regiodeal, waarin Rijk, provincie Utrecht en meerdere gemeentes samenwerken.

8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen € 700 – 800 miljoen

Vanuit het principe dat de baathebber meebetaalt, zou het Rijk nieuw instrumentarium kunnen verkennen. Gemeente Utrecht ziet uit diverse onderzoeken, zoals Studierapport Alternatieve Bekostiging en de verdieping daarvan in rapport Alternatieve Bekostiging Zuidelijke Randstad, dat beprijzen van mobiliteit een hoog potentieel kan hebben.

Bereikbaarheid en OV-systeemsprong: cordonheffing, OV-ticketing en tariefdifferentiatie

Betere mobiliteit is niet alleen een kwestie van betere verbindingen, maar ook en vooral van een systeemsprong. Dat is de reden waarom de gemeente met interesse volgt hoe het Rijk opvolging geeft aan door de studiegroep Alternatieve Bekostiging als kansrijk beoordeelde instrumenten, zoals cordonheffing (ofwel betalen voor autobewegingen binnen een bepaald stedelijk gebied). Dergelijke beprijzing zou namelijk als gedragsprikkel moeten werken, zodat zogenaamde ‘negatieve externe mobiliteitseffecten’ worden beperkt, zoals milieuvervuiling en slechtere bereikbaarheid door grote verkeersdrukte. Tevens werkt beprijzing als een doelmatigheidsfactor, want het kan substantieel onderdeel uitmaken van het bekostigingsmodel voor de benodigde infrastructuur, voorzieningen en dienstverlening van de beoogde systeemsprong in onze stad. Op basis van diverse (internationale) studies blijkt cordonheffing een groot opbrengstpotentieel te hebben én een goede prikkel te zijn voor gewenste gedragsverandering. Het is echter pas een reëel instrument als alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn, en als het Rijk dit instrument steunt. Hetzelfde geldt voor OV-ticketing en tariefdifferentiatie. Deze bronnen zouden niet automatisch bij de gemeentelijke middelen landen, maar zouden wel moeten bijdragen aan de bekostiging van de stedelijke mobiliteitsopgave. Utrecht heeft - net als enkele andere steden – het voornemen dit nader te onderzoeken en verwacht gezien de grote kansrijkheid van het instrument dat dit onderdeel wordt van de komende kabinetsformatie. De factor tijd speelt voor de omvang van deze dekkingsbron voor RSU 2040 een belangrijke rol. Hoe eerder er ruimte komt voor dit instrument, hoe meer Utrecht kan meebetalen aan de OV-systeemsprong, en hoe eerder de OV-systeemsprong wordt gere-

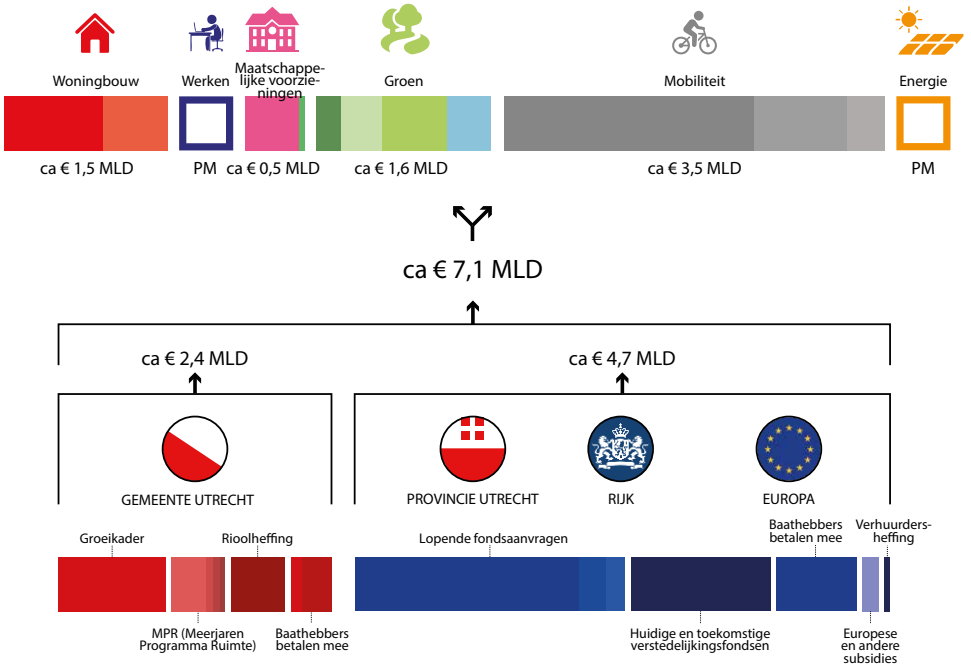
aliseerd, hoe eerder Utrecht cofinanciering kan aanbieden. Omdat de opbrengsten van cordonheffing - waarmee investeringen kunnen worden bekostigd - ook ná 2040 zullen doorlopen, kunnen rijksbijdragen ook in de vorm van voorfinanciering worden verleend. De gemeente gaat met het Rijk in gesprek over de optimale wisselwerking tussen het bekostigen van de OV-systeemsprong en het invoeren van cordonheffing.

8.5.4 Europese en andere subsidies € 130 – 70 miljoen: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat

De Europese Commissie ziet dat voor het bereiken van haar doelstellingen de steden en regio's belangrijke spelers zijn. De RSU 2040 biedt aanknopingspunten en kansen op subsidie vanuit Europa. De subsidieprogramma's ondersteunen de lange termijn doelen van de Europese Commissie door in te zetten op drie hoofdpijlers voor beleid: Groen, Digitaal en Veerkrachtig Europa. Voor de RSU 2040 biedt dat vooral mogelijkheden binnen het thema Gezond Leefklimaat, zoals voor duurzame bouw en renovatie, duurzame energie, het bedrijfsleven mobiliseren voor circulaire economie, duurzame mobiliteit, duurzaam voedselsysteem, behoud van biodiversiteit en een gifvrij milieu. Per subsidieaanvraag komt maximaal een paar miljoen euro beschikbaar, maar de ervaring leert ook dat Europese subsidies een impuls kunnen geven aan het project als geheel. Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase als de realisatiefase, mits er sprake is van een innovatieve aanpak. Daarbij zet de gemeente o.a. in op de Green Deal. Ook op ander schaalniveau zoekt de gemeente naar fondsen, zoals met 'Groen Groeit Mee' van Provincie Utrecht of via samenwerking met waterschapsprojecten voor een betere afwatering van schoolpleinen.

8.5.5 Verhuurdersheffing: € 40 – 60 miljoen

In Miljoenennota 2020 heeft het kabinet € 1 miljard (periode 2020-2029) vrij gemaakt voor een korting op de verhuurdersheffing van € 25.000 per nieuw gerealiseerde en verhuurde sociale huurwoning. Utrechtse woningcorporaties hebben deze korting al voor ca. 5.200 sociale huurwoningen aangevraagd. Deze maatregel vergroot de investeringskracht van de Utrechtse woningcorporaties en daarmee de gezamenlijke slagkracht om meer en/of betere sociale huurwoningen te realiseren. Utrecht pleit er dan ook voor om deze korting te continueren of de verhuurderheffing zelfs geheel af te schaffen, zodat corporaties een optimale bijdrage kunnen leveren aan integrale verstedelijking.



Dekking investeringsopgave RSU 2040

Nawoord

De toekomst staat niet vast

Wie had begin 2020 kunnen voorzien dat een wereldwijde pandemie het leven, zowel in het privé domein als in het publieke domein, zo op zijn kop zou zetten? De impact ervan op de toekomst van de stad kon nog niemand aan het eind van 2020 overzien. Een ongewijzigde terugkeer naar het normaal zoals tot aan de uitbraak, is hoogst onwaarschijnlijk en in een aantal opzichten ook niet gewenst. Maar hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu helder is hoe ingrijpend.
Bij die onzekerheid gaat Utrecht er toch vanuit dat steden hun aantrekkingskracht zullen behouden. Als plekken bij uitstek waar allerlei ontmoetingen plaatsvinden, waar voorzieningen zijn die op minder drukke plaatsen niet mogelijk zijn, waar gewerkt wordt aan de nieuwste ontwikkelingen, waar contrasten samenkomen die het leven kleur geven. Tegen deze achtergrond gaat de gemeente er vanuit dat de in deze RSU 2040 ontwikkelde strategie duurzaam houdbaar is. Met de aantekening dat periodieke monitoring van relevante trends op zijn plaats is om waar nodig te kunnen bijsturen.

Utrecht neemt - met de spectaculaire groei van de afgelopen decennia - in het rijtje attractieve steden een eigen, bijzondere plek in. Als historische stad met een rijk verleden en met een relatief jonge bevolking met veel toekomst. Door de ligging, door de combinatie van hoog stedelijke voorzieningen en menselijke maat, door karakteristieke kwaliteiten die in deze visie voor het voetlicht zijn gebracht en die Utrecht wil koesteren, hoe de toekomst ook uitpakt. En met de agenda van gezond stedelijk leven voor iedereen die richting geeft aan die toekomst.

Hoe Utrecht met die blijvende aantrekkingskracht en de daaruit voortkomende groei wil omgaan vraagt om een beeld waar de stad naar toe wil en van de mogelijke route daarheen. Niet als een blauwdruk. Onvoorziene omstandigheden zullen ook in de komende periode aanleiding geven tot periodieke herijking van het beeld en de route.
Dat laat zich ook mooi illustreren aan de hand van het beeld van de groei van de stad die precies 100 jaar geleden werd ontwikkeld in het Uitbreidingsplan van Berlage c.s. Rondom de toen bestaande stad voorzag Berlage de uitbreiding met gebieden als Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht heeft zich deels anders ontwikkeld, het vliegveld is er nooit gekomen, maar de kaart van precies een eeuw terug laat zich toch vooral lezen als een beeld van de toen voorgestelde toekomst die in heel veel opzichten werkelijkheid is geworden.

Deze visie wil zich in het geheel niet meten met het Uitbreidingsplan van toen. Maar de gemeente meent wel dat er nu – met de verdere ontwikkeling van de stad voor ogen - een aansprekend perspectief uitgewerkt moet zijn, aan de hand waarvan stap voor stap goede keuzen gemaakt kunnen worden. Deze visie biedt dat perspectief voor een toekomst waarin groei en kwaliteit hand in hand gaan. Waarin Utrecht verandert en ook Utrecht blijft. De inzet is dat langs deze lijn niet alleen ruimte wordt gemaakt voor meer inwoners en meer arbeidsplaatsen, maar tegelijkertijd een passend antwoord wordt gegeven op de toenemende ongelijkheden die zich in onze stad manifesteren. Gezond stedelijk leven voor iedereen vraagt een enorme inspanning om aan die ongelijkheden het hoofd te bieden. Deze RSU 2040 zet koers op ruimtelijke condities die ongelijkheden tegengaan of beperken in de volle wetenschap dat meer nodig is dan ruimtelijke en fysieke ingrepen.

Ook de klimaatcrisis zal de agenda van de stad in de periode tot 2040 sterk stempelen. Onmiskenbaar is vergroening van de stad noodzakelijk, zelfs als de stad niet zou groeien. Eens te meer is de inzet dat verdichten en vergroenen in balans moeten zijn een urgente opgave die ook bepalend is voor het welslagen van de RSU 2040.

Met deze strategie kan Utrecht de onbekende toekomst in. Op weg naar een stad waarin gezond stedelijk leven voor iedereen nog meer dan nu waargemaakt wordt. Dat doet de gemeente, geheel in Utrechtse stijl, samen met onze inwoners en partners. Utrecht is het waard.



Bijlage 1
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

Prehistorie

De geschiedenis van de stad Utrecht gaat ver terug. Dertienduizend jaar geleden was er sprake van een grove tweedeling in het landschap. Naar het oosten het dekzand van de Utrechtse Heuvelrug en naar het noorden en het westen uitgestrekte veengebieden. Na de laatste ijstijd werd het warmer en ontstond meer diverse begroeiing in het landschap. Al in de prehistorie waren er jagers-verzamelaars die rondtrokken en in kleine kampjes woonden. Ze leefden van de jacht en verzamelden noten en vruchten. De oudst bekende bewoning is aangetroffen in het tegenwoordige Utrecht Science Park.
Rond 4000 v. Chr. zocht de Rijn steeds noordelijker een weg in het landschap. Er ontstonden hoge, zanderige oeverwallen, die goed geschikt waren voor bewoning. Boeren vestigden zich langduriger op één plek. Zij bouwden grote woonstalhuizen, waarin ze samen met hun vee onder één dak woonden.
Naar alle waarschijnlijkheid vond in de periode rond 1500 v. Chr. kleinschalige akkerbouw en veehouderij plaats.

Romeinse tijd

Vanaf de Romeinse tijd ontstonden de eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. Rond 800 v. Chr. splitste de Vecht zich af van de Rijn; in die tijd ontstonden er meer nederzettingen en deze werden ook groter. Ze bestonden uit meerdere erven met woonstalhuizen en opslagplaatsen voor graan en andere akkerbouwproducten.
De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute voor de verovering van Engeland. Om die aanvoerroute en grens (Limes) te beschermen werden forten gebouwd, waaronder de forten (of castella) Vechten, Domplein en Hoge Woerd.
Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
In deze periode werd ook de aan het water gerelateerde infrastructuur opgebouwd: de wallen van het castellum Hoge Woerd en Domplein waren gemaakt van hout en aarde. Rond de forten lagen burgerlijke nederzettingen (vicus) en in de buitenbochten van de rivier en met zichtlijnen naar elkaar en naar de castella, stonden wachttorens. Omstreeks het jaar 200 zijn Castellum Hoge Woerd en Domplein in steen gebouwd en werd de Romeinse weg aangelegd. In het ‘achterland’ ontstond een groot aantal nederzettingen, zoals Vleuten en Vechten.

Vroege Middeleeuwen

Na het vertrek van de Romeinen, rond het jaar 270, vestigden de Franken zich in de regio. Vanaf de 7e tot het begin van de 8e eeuw leidde dat regelmatig tot conflicten met de Friezen. Onder Frankische bescherming vestigden Angelsaksische missionarissen zich in het gebied om de Friese gebieden te kerstenen. In het oude Romeinse fort werd in deze periode de Sint-Salvatorkerk gebouwd. Het oude fort groeide uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
In historische bronnen komen de namen Trecht en Trajectum beide vanaf de vroege Middeleeuwen voor. Na het jaar 870 treffen we ook de namen Ultrajectum en Uut-Trecht (= beneden Trecht) aan; bedoeld om het onderscheid aan te geven met Boven-Trecht (Maastricht).

Late Middeleeuwen

De Nederlanden vielen in 925 in handen van het Duitse Rijk. In deze periode groeide de handelswijk Stathe - gelegen rond de Steenweg en de Boterstraat, aan de westkant van de burcht - uit tot een bloeiend handelscentrum met koop- en ambachtslieden. Stathe profiteerde van de ondergang van Dorestad, tot dan toe het belangrijkste handelscentrum in de nabijheid. Om de handel te stimuleren werd aan het eind van de 10e eeuw een nieuwe waterweg gegraven van Stathe naar de Vecht; dit is het huidige noordelijk deel van de Oudegracht. De handel kreeg ook een stimulans toen Utrecht van de Duitse Keizer het recht kreeg om munten te slaan en tol te heffen.
Begin 11e eeuw bouwde men in het hart van Stathe de Buurkerk. Ook het kerkelijk centrum werd grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde aan de burcht zijn bisschoppelijk paleis en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zien we daar nu nog restanten van.

De veenmoerassen ten noordwesten van Utrecht werden ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden. In de 11e en 12e eeuw gebeurde dat ook aan de zuidwest- en zuidoostkant van de stad.
Door de toename van handel en nijverheid nam de rijkdom en het zelfbewustzijn van de inwoners toe. In 1122 wisten de Utrechters – als één van de eersten in de Noordelijke Nederlanden - stadsrechten af te dwingen bij de bisschop. Daarmee mochten de inwoners veel meer zelf regelen op het gebied van stadsbestuur en rechtspraak. Kort daarop werden stadswallen met een verdedigingsgracht om de stad aangelegd; wie eraan meehielp, werd vrijgesteld van tolbetaling. Ook de wijken in het noorden en zuiden kwamen binnen de stadsmuren te liggen, waarmee een voor die tijd grote stad ontstond (130 hectare). Door het graven van de Vaartsche Rijn werd de handel met Duitsland gestimuleerd en in 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, één van de grootste torens die tot dan toe was gebouwd en al snel een toeristische trekpleister werd.

Het stadsbestuur bestond aanvankelijk uit schout en schepenen, maar al in 1196 had men een raad gevormd. Het is één van de oudste stadsraden van Europa. De stad heeft in deze periode ook moeilijke momenten gekend, vooral in het gevecht tegen water en vuur. In 1170 en 1173 waren er grote overstromingen en in 1253 forse stadsbranden. Het leidde ertoe dat brandgevaarlijke bedrijvigheid werd verplaatst naar de nieuwe voorstad Bemuurde Weerd. Daar werd in 1275 ook de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.

Door de bloeiende handel konden welgestelden stenen huizen bouwen en ontstond een netwerk van straten en grachten (in de 14e eeuw werd de Nieuwegracht gegraven). De stad groeide hard en was halverwege de 16e eeuw met 30.000 inwoners de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. De groei van de stad werd vrijwel geheel opgevangen door binnenstedelijke verdichting, maar ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was nu de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald. Niet alleen de binnenstad, maar ook de infrastructuur waarmee het verbonden was met de omgeving bepalen nog steeds een belangrijk deel van het karakter van de stad.

Nieuwe tijd

In 1528 kwam Utrecht onder het bewind van het Bourgondisch-Habsburgse Rijk van keizer Karel V. De bisschoppen van Utrecht behielden de kerkelijke macht, maar het stadsbestuur werd uitgeoefend door een stadhouder die de bevelen ontving van het hof in Brussel. Karel V liet een kasteel bouwen, de dwangburcht Vredenburg (op de plek van het huidige Vredenburgplein en Tivoli-Vredenburg), en een nieuw stadhuis. Ook liet hij op meerdere plekken bij de stadsmuur moderne stenen bastions vervaardigen, zoals Morgenster, Zonnenburg, Manenburg en Sterrenburg. De toenemende woningbehoefte werd opgelost door kerkelijk grondbezit binnen de stadsmuren in te nemen en binnenstedelijk te verdichten. De rijkere inwoners gingen grotere huizen bouwen, zoals aan het Janskerkhof. Daar kwam - na de oprichting van de Universiteit

Utrecht in 1636 – ook de Universiteitsbibliotheek. Voor het huisvesten van studenten werd de Maliebaan aangelegd. De stad werd ingedeeld in wijken en elke wijk kreeg een eigen schutterij.

De economie bloeide aanvankelijk op, maar minder sterk dan in andere delen van de Nederlanden, onder andere doordat handelsschepen te groot werden voor de Oudegracht. Paulus en Hendrik Moreelse (vader en zoon) werkten aan oplossingen. Zij stelden voor om bestaande vaarroutes te verbreden of te verleggen en nieuwe stadsmuren te bouwen waardoor het grondoppervlak binnen de muren zou verdubbelen. De plannen sneuvelden voor het grootste deel wegens te hoge kosten. De Utrechtse handel en nijverheid namen af tot een regionaal karakter en stortte uiteindelijk in als gevolg van de oorlog in 1672 met Frankrijk, Engeland, Keulen en Munster en een niets ontziende storm in 1674. Bij deze tornado werd een deel van de stad verwoest, waaronder het schip van de Domkerk.

De economie herstelde zich vanaf de eerste helft van de 18e eeuw, onder andere door de suikerraffinaderij op het Lucasbolwerk, die nieuwe werkgelegenheid bood. Ook de landbouw verbeterde sterk en de landeigenaren gebruikten de toegenomen inkomsten vaak voor het verfraaien van hun woningen in de stad. Maar opnieuw kreeg de stad te maken met gevechten om de macht. In 1780 brak de Vierde Engelse Oorlog uit. Utrecht werd het brandpunt van de Patriottenbeweging. De patriotten hekelden het verval van de Republiek en eisten politieke inspraak; onder deze druk kwam in Utrecht een volledig democratisch gekozen stadsbestuur aan de macht.
De Republiek had de patriottenbeweging in eerste instantie overleefd, maar ging alsnog ten onder als gevolg van de Franse Revolutie in 1789. De Fransen namen het gezag over en de patriotten sloten zich bij hen aan. Lodewijk Napoleon werd koning van het Koninkrijk Holland en liet zijn residentie bouwen in Utrecht op de hoek van de Drift en de Wittevrouwenstraat. Daarmee was Utrecht het eerste half jaar van 1808 de hoofdstad van het Koninkrijk; het duurde niet lang, Lodewijk Napoleon verhuisde uiteindelijk toch voor Amsterdam.

19e eeuw

In 1813 vertrokken de Fransen en was Nederland weer een vrij land waarin de landsverdediging centraal werd georganiseerd. Utrecht telde al drie eeuwen lang ongeveer 30.000 inwoners, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De bevolking woonde nog grotendeels binnen de middeleeuwse stadsmuren, maar zag in dat deze niet meer functioneel waren. De stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze zou zijn defensieve taak behouden tot 1961; de stad heeft zich tot die tijd nauwelijks naar het oosten kunnen ontwikkelen.

Doordat de oude stadsmuren geen defensieve functie meer hadden, kon het stadsbestuur ook buiten de muren kijken voor gebiedsuitbreiding. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

De industriële revolutie zorgde voor een toename van de bouwnijverheid met veel nieuwe werkgelegenheid. De omwalling van de stad werd weggehaald en bebouwing buiten de oorspronkelijke stad kwam grootschalig op gang. Tot de Woningwet van 1901 gebeurde dat met weinig regulering en was de aanleg van groen afhankelijk van particuliere initiatieven. Uit deze tijd stammen desalniettemin het Wilhelminapark, het Julianapark en het Oranjepark in Wijk C.

Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland. Het mobiliteitsbeleid richtte zich bovendien op het vervoer over water en op snellere verplaatsingen in de binnenstad. Het Merwedekanaal werd gegraven om de opkomende industrie te faciliteren. Voor de binnenstad kwam er een paardentram.

De Utrechters in de 19e eeuw vermaakten zich in hun vrije tijd vooral in het Park Tivoli, het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen en de Schouwburg op het Vredenburg. Het aantal kroegjes en koffiehuizen nam sterk toe en het hoogtepunt was de jaarlijkse kermis op het Vredenburg. Vanaf het eind van de 19e eeuw begon de opmars van de bioscoop en van de sport, met name voetbal.

1900 - 1940

Als spoor-, wegen- en waterknooppunt ontwikkelde Utrecht zich tot distributiecentrum met aantrekkingskracht voor zowel industrie als dienstensector. De grote werkgevers waren de gemeentelijke gasfabriek en de metaalindustrie bij Werkspoor en Demka. Daarnaast groeide het aantal winkels en kantoren sterk en werd in 1917 de Jaarbeurs gevestigd.

Het aantal inwoners nam opnieuw flink toe en en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae schreef “De Heedendaagsche Stedenbouw”, een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen, avant la lettre. Hij schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.

1940 - 1990

De Duitsers waren van plan om na Rotterdam ook Utrecht te bombarderen. Door de snelle capitulatie van het Nederlandse leger is dat niet gebeurd. Het hoofdkwartier van de NSB vestigde zich aan de Maliebaan en in 1942 werd een NSB-burgemeester aangesteld. Vanaf het Maliebaanstation begonnen deportaties naar Westerbork en later naar Auschwitz. Van de 1200 Joodse Utrechters werden er 900 vermoord. Ook veel verzetsmensen overleefden de oorlog niet; Fort de Bilt diende als executieplaats.

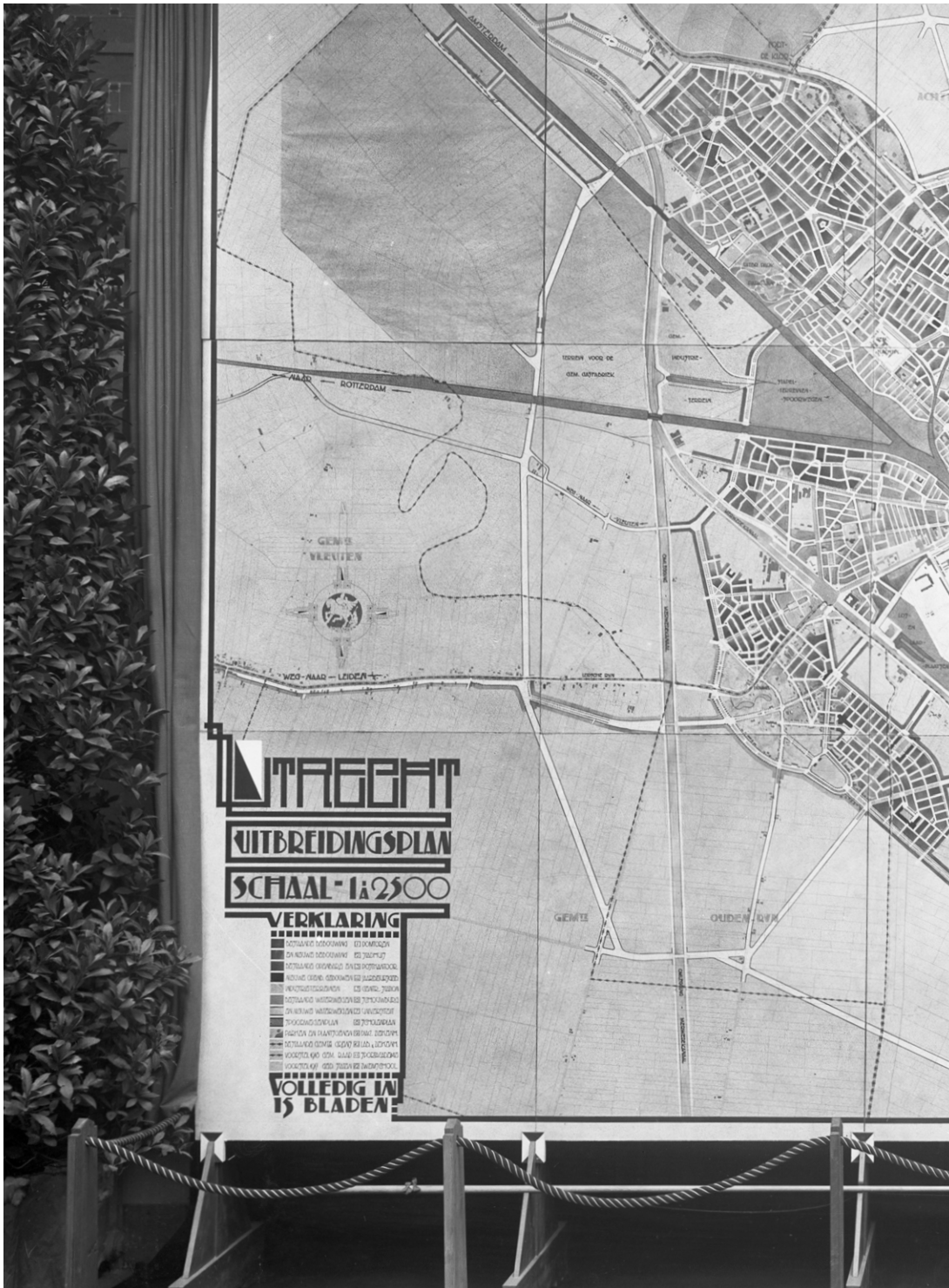
Na de Tweede Wereldoorlog groeide de stad hard door, via de landelijke overheid gereguleerd via de contingentenregeling en op lokaal niveau geprofessionaliseerd door de komst van de gemeentelijke afdelingen ruimtelijk ordening, volkshuisvesting en plantsoenendienst. In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. In deze wijken was expliciet aandacht voor de aanleg van nieuwe parken en groene verbindingen. De stad maakte inmiddels plannen om klaar te zijn voor het toenemend autogebruik. En de binnenstad werd grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel. Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. Bij deze bouwprojecten was sprake van herwaardering van kleinschaligheid en laagbouw. Ook ecologie kreeg voor het eerst aandacht.
De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.

1990 - heden

Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. In 2006 waren deze stadsuitbreidingen uitgegroeid tot de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland. Cultuurhistorie kreeg bij deze bouwoperaties een belangrijke plek; door opgravingen in het gebied is een schat aan kennis toegevoegd over de geschiedenis van de stad.

Tussen 2005 en 2013 werd een aantal grote infrastructurele projecten aan de westkant van Utrecht uitgevoerd, zoals het verleggen en verbreden van de A2, de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Woerden en een aantal binnenstedelijke verkeersprojecten (onder andere de ‘fly-over’ op het 24 oktoberplein). Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn. Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse

Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.



Bijlage 2
Afkortingen

3D	Driedimensionaal
BBP	Bruto Binnenlands Product
BIZ	Bedrijfs Investerings Zone
BSSB	Beleidsregel Subsidieverstrekking Stimulering Bedrijven
Buza	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
bvo	bruto vloer oppervlakte
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CPB	Cultureel Plan Bureau
CO2	Koolstofdioxide
CS	Centraal Station
DNU	Development Netwerk Utrecht
EU	Europese Unie
EZ	Ministerie van Economische Zaken
GIZ	Gebieds Investerings Zone
GWh	Giga Watt uur
Ha	Hectare
HBO	Hoger Beroeps Onderwijs
HDSR	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IIASA	International Institute for Applied Systems Analysis
IC	Intercity
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
I&M	Ministerie Infrastructuur en Mobiliteit
IRP	Integraal Ruimtelijk Perspectief
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
IWCUR	International Welcome Centre Utrecht Region
LKW	Lunetten Koningsweg
LRC	Leidsche Rijn Centrum
M²	Vierkante meter
MBO	Middelbaar Beroeps Onderwijs
MGP	Meerjaren Groen Programma
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MKB	Midden en Klein Bedrijf
MPB	Meerjaren Programma Bereikbaarheid
MPR	Meerjaren Programma Ruimte
MPG	Meerjaren Programma Groen
MRU	Metropoolregio Utrecht
MWKZ	Merwedekanaalzone
NSP	Nationaal Sleutel Project
NvU	Nota van Uitgangspunten
OMU	Ontwikkelings Maatschappij Utrecht
OV	Openbaar Vervoer
OZB	Omzetbelasting
P+R	Park en Ride
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RIi	Raad voor de leefomgeving
ROM	Regionale Ontwikkelings Maatschappij
RSU 2040	Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
RWZI	Rioolwaterzuiveringsinstallatie
SES	Sociaal Economische Status
Uned	Programma waarin Rijk, provincie Utrecht en gemeenten samen werken aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UPP	Utrechts Plan Proces
UU	Universiteit Utrecht
USP	Utrecht Science Park
VJN	Voorjaarsnota
VO	Voortgezet Onderwijs
WHO	World Health Organisation
WKO	Warmte Koude Opslag
WOM	Wijk Ontwikkelings Maatschappij
ZZP	Zelfstandige Zonder Personeel

Eindnoten

1 De Metropoolregio Utrecht (MRU) is in dit Ontwikkelperspectief gedefinieerd als het ruimtelijk samenhangend systeem dat bestaat uit de stad Utrecht en de vijftien omliggende gemeentes.

2 *Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living*. Ruimtelijk-Economische Koers U10, 2018.

3 Zie ook de monitor 'Kwaliteit van leven in de regio' van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland. Alleen op het gebied van milieu scoort de MRU relatief slecht.

4 Regio Utrecht (provincie) is na Stockholm de meest competitieve regio van alle 268 regio's in de EU. Bron: *Competitiviteit van de regio Utrecht*, Afdeling Onderzoek Gemeente Utrecht, oktober 2019.

5 Diverse onderzoeken van het PBL, CBS en CPB laten zien dat de regionale groei van de U16 zowel in hogere als in lagere economische groeiscenario's door zal zetten (www.wlo2015.nl).

6 *U16TRECHT. Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*, Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020.

7 Utrecht nabij, Raadsbrief 9 maart 2021

8 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

9 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

10 Kraaijvanger, C. (2020), *Wereldbevolking groeit tot 2064 en neemt daarna af*. Geraadpleegd via: https://www.scientias.nl/wereldbevolking-groeit-tot-2064-en-neemt-daarna-af/, 6 okt 2020

11 Hannah Ritchie (2018), *Urbanization*. Published online at OurWorldInData.org. Geraadpleegd via: https://ourworldindata.org/urbanization

12 Geraadpleegd via: https://www.who.int/ageing/projects/age-friendly-cities-communities/en/PBL/CBS, 2019

13 PBL, https://themasites.pbl.nl/o/trek-van-en-naar-de-stad/, retrieved: 6 okt 2020

14 Boterman, W.R. (2014), 'Gentrification en de terugkeer van middenklassegezinnen naar Amsterdam', pp. 167-190 in: J. Bakens, H. de Groot, P. Mulder & C.J. Pen, *Soort zoekt soort: Clustering en sociaaleconomische scheidslijnen in Nederland*, Den Haag: Platform 31.

15 Dam, F. van & C. de Groot (2017), 'De triomf van de stedelijke woonvoorkeur', *Ruimte + Wonen*, juli 2017.

16 Nuffic (2018), To stay or not to stay: *Hoe binden we buitenlandse studenten?*

17 Gemeente Utrecht (2019) Utrecht Monitor

18 RIVM (2018), Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018. Geraadpleegd via https://www.vtv2018.nl/trendscenario, dd 6 oktober 2020

19 Gemeente Utrecht (2018), *Utrechts gezondheidsprofiel 2018*

20 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

21 (Kansen)ongelijkheid is het door systeem, omgeving of instituties gevormde ongewenste verschil in het verwerven en benutten van capaciteiten of gebruiken van voorzieningen. Dit kan objectief worden vastgesteld, maar de gemeente erkent dat dit ook subjectief kan worden ervaren.

22 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

23 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

24 Utrecht Region (2019), *Utrecht stabiel in de top*

25 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*

26 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020), *Thuiswerken en de coronacrisis Een overzicht van studies naar de omvang, beleving en toekomstverwachting van thuiswerken in coronatijd*

27 Tweede Kamer (2016-2017), *Mobiliteitsbeleid*, 31 305, nr. 229

28 Topsector Logistiek (2017) *Gebruikers en de inzet van bestelauto's in Nederland*

29 CPB/PBL (2015) *Scenario's, cahier mobiliteit*, Den Haag/Bilthoven

30 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*
31 Mulier Instistuut (2019) Ruimte voor georganiseerde sport in Utrecht, Vraag-aanbodanalyse naar formele binnen- en buitensportaccommodaties
32 Mulier Instituut (2020), Nederlanders sporten en bewegen steeds vaker alleen. Geraadpleegd via: https://www.allesoversport.nl/artikel/nederlanders-sporten-en-bewegen-steeds-vaker-alleen/, 21-10-2020
33 Pleisureworld NRIT, Centraal Bureau voor de Statistiek, NBTC Holland Marketing en CELTH, Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality (2019), *Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd*
34 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*
35 Mulier Instituut (2018) *Ontwikkeling buitenspelen bij kinderen in Nederland*. Geraadpleegd via: https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=8623&m=1519306658&action=file.download
36 Gemeente Utrecht (2020), *Spelen in je eigen buurt, conceptnota Speelruimtebeleid*
37 Ministeries van I&M, EZ, Buiza en BZK, 2016, *Nederland circulair in 2050. Rijksbreed programma Circulaire Economie*
38 Gemeente Utrecht (2020), *Klimaatadaptatievisie*, concept
39 PBL (2020), https://www.pbl.nl/nieuws/2020/wereldwijde-afname-van-bio-diversiteit-kan-worden-gestopt. Retrieved: 22 okt 2020
40 https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/hoe-gaat-het-met-de-biodiversiteit-in-nederland
41 PBL (2020). https://www.pbl.nl/Inleiding_natuur_en_biodiversiteit, Retrieved: 22 okt 2020
42 Raadsbrieven plancapaciteit woningbouw, 3 maart 2020 en 9 april 2020
43 Woonvisie Utrecht beter in balans, raad 18 juli 2019
44 Zie bijlage van het Koersdocument ‘Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen’, met daarin richtinggevende normen per maatschappelijke voorziening
45 Zie bijlage van het Koersdocument ‘Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen’, met daarin richtinggevende normen per maatschappelijke voorziening
46 Uit: Landelijke verkenning veiligheid, Platform31
47 Nederland heeft een overheid nodig; 8 april 2020, Studiegroep Interbestuurlijke en financiële verhoudingen.
48 Studiegroep Alternatieve Bekostiging heeft de opties onderzocht om directe en indirecte baten die voortvloeien uit investeringen in te zetten voor bekostiging van ruimtelijke verstedelijkingsopgaven
49 Raadsbrief Parkeervisie, 17 december 2020
50 Onder voorbehoud dat voorkeursbesluit voldoet aan de criteria van de Woningbouwimpuls

Colofon

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/rsu2040
RSU2040, april 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Klaas Verschuure

Ambtelijk opdrachtgever
Peter Steijn

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en
Marco Post grafisch ontwerp

Projectteam
Trix Aarts, Fleur Brederode,
Angelique Cosentino,
Jesse van Elsberg,
Joost van Faassen, Björn Hählen,
Wilbert van Ittersum, Dion Koens,
Joric van der Kolk, Kilian Lode,
Ellen Lommen, Han Schraders,
Marije Schuring, Gerdien Stoel,
Annelies Tukker, Paul Vreeken,
Sanneke van Wijk.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040

Reactienota

Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad



Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
RSU 2040

1. Inleiding

2. Inspraak en participatie

3. Belangrijke onderwerpen uit de (inspraak)reacties

4. Aanpassingen in de RSU

Bijlage 1
Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

Bijlage 2
Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

Bijlage 3
Inbreng van de DNU op de RSU 2040

Bijlage 4
Verslag van de bijeenkomst voor ondernemers

Bijlage 5
Bijeenkomst RSU 2040 voor sportverenigingen, 23 februari 2021

Bijlage 6
De ingediende inspraakreacties op de RSU 2040

1 Inleiding

De ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Dit verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema's als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De RSU 2040 is geen nieuwe koers, maar bouwt voort op de RSU 2030. De RSU 2040 legt de tijdshorizon tien jaar verder en kiest voor een meer integrale benadering van de vele opgaven voor de stad. Op 18 juni 2020 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten (Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, juli 2020)) vastgesteld. De RSU 2030 en de Nota van Uitgangspunten liggen aan de basis van de RSU 2040.
De RSU 2040 heeft van 27 januari t/m 10 maart 2020 ter inzage gelegen. Inwoners, ondernemers, belangengroepen en andere belanghebbenden hebben in die periode kunnen reageren op de concept RSU 2040. In deze tijd hebben we 147 reacties ontvangen. In deze nota worden deze reacties beantwoord in bijlage 1. De reacties zijn integraal overgenomen en per reactie beantwoord.
We hebben op verschillende manieren input gevraagd op de RSU 2040: met een enquête aan het burgerpanel, stakeholdersbijeenkomsten, presentaties en twee webinars. Het resultaat daarvan is ook opgenomen in deze reactienota.

Raadplegen
De leidraad voor participatie kent drie participatieniveaus: raadplegen, adviseren en co-creëren. Voor de RSU 2040 hebben we gekozen voor "raadplegen". Door het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad is de richting bepaald. Voor de uitwerking daarvan hebben we voor alle gebieden en alle thema's met een fysiek aspect input gevraagd, in eerste instantie aan inwoners (burgerpanel) van de stad en daarna ook aan stakeholders als de ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen en meer.. Ook de inspraakreacties vallen onder deze noemer. In deze nota treft u een overzicht aan van wat daarvan is overgenomen in de RSU.
Door de breedte van de RSU 2040, een koersdocument voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling, hebben vele beleidsmedewerkers, programmamanagers en ruimtelijke regisseurs meegewerkt. Een aantal wijzigingen in de RSU, ten opzichte van de versie die ter inzage lag, is ingevoerd naar aanleiding van opmerkingen uit deze groep. Het betreft hier verbeteringen, aanscherpingen en verduidelijkingen.

Leeswijzer
In paragraaf 2 treft u meer informatie aan op welke manieren wij participatie en inspraak hebben georganiseerd. In paragraaf 3 staat de rode draad van alle reacties die wij hebben ontvangen en hoe wij daar mee omgaan in de RSU. In paragraaf 4 kunt u lezen wat op basis van de inspraakreacties is aangepast.
De volgende bijlagen zijn bijgevoegd
- Vragen en antwoorden uit webinar stakeholders
- Vragen en antwoorden uit webinar inwoners en overige belangstellenden
- Vragen en antwoorden Development Network Utrecht (DNU)
- Verslag digitale bijeenkomst ondernemers
- Verslag digitale bijeenkomst sportverenigingen
- Het tweekolommenstuk met de inspraakreacties voorzien van en antwoord

2 Inspraak en participatie

Zoals al gezegd in de inleiding hebben we bij veel partijen input opgehaald. Naar schatting hebben we circa vijfenveertighonderd inwoners en organisaties gesproken, Soms in de vorm van een enquête en deel via webinars. Deze grote belangstelling geeft aan dat de toekomst van de stad vele Utrechters aan het hart gaat. In dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk is beschreven op welke wijze wij deze personen en organisaties hebben betrokken.

2.1 Burgerpanel

Voor input op de uitwerking van de uitgangspunten van de RSU 2040 hebben we gebruik gemaakt van het burgerpanel van de afdeling Onderzoek & Advies van de gemeente. Dat bood ons de mogelijkheid om veel inwoners te bereiken. In oktober 2020 is een peiling gehouden in het Bewonerspanel over ‘de toekomst van de stad Utrecht’. Het Bewonerspanel telde toen bijna 6800 panelleden. Ca 3800 panelleden hebben deelgenomen aan de oktoberpeiling. Hoewel de resultaten van de peiling niet zonder meer te vertalen naar de (gemiddelde) mening van de Utrechter, geven ze wel een goede indicatie van wat er leeft.
De peiling ging onder meer in op de waarden van de stad, voorzieningen dichtbij huis, de natuur, werklocaties, meervoudig ruimtegebruik, innovaties en hun effect op de stad.
De resultaten van de peiling zijn vastgelegd in een rapport dat op de website van de gemeente staat.

2.2 Webinars

In februari hebben wij in twee webinars de RSU 2040 toegelicht. Het eerste webinar was bestemd voor de stakeholders van de gemeente en de tweede was voor inwoners en belangstellenden. Stakeholders werden voornamelijk benaderd via de ruimtelijk regisseurs en programmamanagers. Het webinar voor de inwoners en andere belangstellenden werd aangegeven in de communicatie over de mogelijkheden om in te spreken. 70 mensen keken naar de webinar voor stakeholders. 289 mensen keken naar het webinar voor inwoners.

Tijdens beide webinars was er de mogelijkheid om vragen te stellen via de chat functie. Hier is veelvuldig gebruik van gemaakt, stakeholders hebben 36 vragen gesteld, tijdens het webinar voor inwoners zijn 175 vragen gesteld. De vragen zijn in twee documenten verzameld en beantwoord (zie bijlage 3 en bijlage 4). Alle deelnemers aan het webinars hebben deze documenten ontvangen voor het einde van de inspraakperiode zodat ze basis van de informatie nog de gelegenheid hadden om een reactie in sturen.

2.3 Development Network Utrecht (DNU)

Op 16 februari was er een digitale bijeenkomst voor de leden van de DNU waar de RSU 2040 een van de hoofdonderwerpen was. Er waren 36 deelnemers. Naar aanleiding van deze bijeenkomst heeft de DNU een aantal vragen gesteld over de RSU 2040 en een aantal zaken meegegeven, waarop wij weer gereageerd hebben (zie bijlage 5).

2.4 Bijeenkomsten / presentaties

Voor de ondernemers van de stad (17 deelnemers) en voor de sportverenigingen (45 deelnemers) zijn aparte digitale bijeenkomsten gehouden. De verslagen zijn bijgevoegd. Daarnaast is de RSU met een presentatie toegelicht aan de welstandcommissie en STUW. De STUW heeft een inspraakreactie gestuurd

2.5 Inspraak

De RSU 2040 heeft ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 10 maart. We hebben dit op verschillende manieren onder de aandacht gebracht.

- Op de website www.utrecht.nl/ RSU2040 stond alle informatie over de RSU 2040 en hoe in te spreken.
- We hebben de ter inzage legging van de RSU 2040 bekend gemaakt op de website
- Via de wijknieuwsbrieven
- Met een advertorial
- Via social media
- Via de media
- En via de ruimtelijk regisseurs en opgavetrekkers, die hun stakeholders hebben benaderd.

Bij de social media hebben we extra aandacht gevraagd voor de RSU 2040 door via de app Swipocratie een aantal stellingen voor te leggen. Gebruikers werden gewezen op de mogelijkheid tot inspreken op de RSU 2040.

We hebben in totaal 147 reacties ontvangen, waarvan 81 door individuele insprekers zijn ingediend. De andere inspraakreacties zijn afkomstig van andere overheden, bedrijven, maatschappelijke organisatie en belangengroepen. De reacties waren heel divers. Een groot aantal betrof de visie en de RSU in de volle breedte. Er waren ook reacties waarin men de zorg uitsprak over een bepaald project “in de buurt”. Zo betroffen bijvoorbeeld circa 25 reacties nut en noodzaak van een nieuwe fietsbrug over de Vecht. Zorgen betroffen onder meer sociale veiligheid, verstoring van het groen en de biodiversiteit en rust bewoners. Ook bleek uit de reacties dat er zorgen waren over de lijnen op kaarten etc.

Het is wel belangrijk het volgende in ogenschouw te blijven houden. De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor diverse beleidsterreinen en voor diverse gebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen, die de komende jaren gedetailleerd wordt uitgewerkt in plannen en ontwerpen.
Het is van belang ook op die manier te kijken naar de kaarten in deze RSU 2040. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is en geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.
Voor het goed doorgronden van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda’s en teksten telkens in samenhang te lezen.

Een aantal zaken kwam vaker naar voren in de verschillende reacties. Deze staan vermeld in de volgende paragraaf met een antwoord vanuit de RSU 2040.

Er zijn ook diverse aanbiedingen gedaan om met elkaar in gesprek te gaan of te blijven. Of toelichting te geven op de reactie. Daarnaast hebben veel insprekers aangegeven graag betrokken te willen worden bij de diverse uitwerkingen en projecten.

3 Belangrijke onderwerpen uit de (inspraak)reacties

In de reacties wordt een aantal onderwerpen vaker genoemd. U treft ze hieronder aan, voorzien van een antwoord.

Participatie
Veel insprekers geven aan graag betrokken te worden bij de uitwerking van de RSU 2040, bijvoorbeeld naar de uitwerking van de nieuwe knooppunten. Ook wil men betrokken worden bij een bepaald project of een bepaalde ontwikkeling waarover men bezorgd is. Ook zijn er reacties die graag met de gemeente optrekken om verbeteringen in de buurt aan te brengen. Een paar reacties betreffen de participatie voorafgaand aan de ter inzage legging van de concept RSU 2040.

Er komen voldoende mogelijkheden voor participatie bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt waar ruimte is voor participatie.

Corona
Met betrekking tot corona wordt er afgevraagd of de RSU 2040 geen rekening houdt met de effecten van corona. Zo zullen meer mensen thuis blijven werken en is er sprake van een trek uit de Randstad. Ook is er behoefte meer grondgebonden woningen die ruimer zijn en een tuin hebben.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de corona-crisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken.

Daarom zijn weop dit moment terughoudend in het bijstellen van lange termijn visies als gevolg van de Corona-pandemie. De lange termijn effecten van de pandemie zijn daarvoor nog te onzeker. Als daar aanleiding voor is, kan een bijstelling later nog plaatsvinden.

Visie
Hoewel de visie van de tien-minutenstad met de verschillende stadsprofielen vaak positief wordt ontvangen, bestaan twijfels of de ambities wel realiseerbaar zijn. Schetst de RSU 2040 niet een te rooskleurig toekomstbeeld? Is de tien-minutenstad het antwoord om de groei op te vangen waarbij groen, voorzieningen, etc in de pas lopen? Wat betekent de visie voor de (inwoners van de) bestaande stad? Vanuit economisch oogpunt vraagt men zich af wat de nieuwe centra gaan betekenen voor de bestaande winkelgebieden. Ook is het instrument barcode niet bij iedereen duidelijk.

Het uitgangspunt van de RSU 2040 is de totale verstedelijkingsopgave van de Utrecht vorm te geven. En dan met name ook de bestaande stad versterken waar dat kan of nodig is. Versterken van het groen, gezondheid, voorzieningen etc. De barcode helpt inzichtelijk te maken wat de vraag is en hoe we daar niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief vorm aan kunnen geven. De barcode laat zien dat een gesprek niet alleen gaat over bijvoorbeeld toevoegen van woningen maar dat om een complete stad te maken er veel meer onderwerpen zijn die ruimte vragen (en nodig hebben). De tien minuten stad moet vooral antwoord geven hoe we de druk op de bestaande stad, maar ook de nieuw te ontwikkelen gebieden af kunnen halen. Dit door juiste voorzieningen op de juiste plek in de nabijheid van wonen en werken te organiseren. Met name in het dagelijks ritme van het gebruik van de stad.

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor diverse beleidsterreinen en voor diverse gebieden. De RSU 2040 is

daarmee nog een plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen, die de komende jaren gedetailleerd wordt uitgewerkt in plannen en ontwerpen. Het is van belang ook op die manier te kijken naar de kaarten in deze RSU 2040. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is en geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Groei & verdichting

Een aantal reacties gaat in op de groei en verdichting. Zo wordt aangegeven dat groei niet het doel van de gemeente moet zijn. Groei van de stad is niet wenselijk. De groei van de stad door meer woningen en/of meer arbeidsplaatsen toe te voegen is een keuze. De groeicijfers houden geen rekening met het effect van corona (trek uit de randstad). De hoge groeicijfers lopen uit de pas met de totale bevolkingsgroei. Er is geen cijfermatige onderbouwing van de groei. Door de groei wordt het drukker en de leefbaarheid in de stad gaat achteruit. De RSU 2040 is te ambitieus. De verdichting gaat ten koste van de waarden en de kwaliteiten van de stad, zoals groen en rijke historie. Verdichting brengt verstening met zich mee. verdichting leidt tot meer hoogbouw en meer mobiliteit. Verdichting staat op gespannen voet met het principe “groen, tenzij”. Verdichting gaat ten koste van het woongenot van de huidige inwoners. Verdichting betekent hoogbouw en het is de vraag of dat tegemoet komt aan de vraag van woningzoekenden. Binnenstedelijke verdichting is complex en duur, het is beter om woningen te bouwen in uitleggebieden (zoals bv Rijnenburg)

Utrecht is één van de meest aantrekkelijke steden van Nederland en volgens de EU ook één van de meest concurrerende regio’s van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Het bestuur wil die ontwikkeling in goede banen leiden waarbij “Gezond stedelijk leven voor iedereen” centraal staat. Wat gezond stedelijk leven voor iedereen betekent voor het ruimtelijk toekomstperspectief van de stad wordt uitgewerkt in de RSU 2040. De RSU 2040 geeft een verstedelijkingsperspectief om groei op te vangen en daarbij Gezond stedelijk leven voor iedereen te borgen. Het verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema’s als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De verstedelijking mag niet ten koste gaan van de waarden van de stad (de rijke historie en erfgoed, de compactheid te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat). Wij zien de verstedelijking als een kans om de kwaliteit van de stad te versterken.

Wonen

Veel reacties gaan in op betaalbaar wonen. Zo is het van belang om meer sociale huurwoningen te bouwen om de wachtlijsten weg te werken. Men vraagt welke inspanningen de gemeente gaat doen om de bouwopgave te halen. De RSU 2040 houdt geen rekening met de woonwensen van nu en over 20 jaar. Binnenstedelijk wonen is voor een steeds kleiner wordende doelgroep ideaal. De vraag wordt gesteld of we met het realiseren van relatief veel hoogbouw en niet grondgebonden woningen niet het omgekeerde effect bereiken en een woningvoorraad creëren die in verhouding “incourant” is of wordt. Tot slot wordt gevraagd hoe de gemeente gaat zorgen dat alle soorten woningen gebouwd gaan worden zodat wijken niet veryuppen of verpauperen?

De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen..

Energie
Uit de reacties spreekt de zorg over het aanwijzen van de verschillende zoekgebieden voor energieopwekking.

De RSU 2040 beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk.

Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden. Hiervoor is tijd nodig.

Mobiliteit
Met betrekking tot mobiliteit vraagt een aantal insprekers om meer rekening te houden met ouderen en mensen met een beperking. Dat geldt ook voor mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. De auto is voor deze groepen van belang. Sowieso vindt een aantal mensen dat de auto als vervoermiddel belangrijk is en blijft. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de voetganger en fiets. Het onderwerp Goederenvervoer werd gemist.

Er wordt verschillend gedacht over de auto. Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

4 Aanpassingen in de RSU

Een aantal inspraakreacties leiden tot een “grote” aanpassing van de RSU 2040. Deze staan hieronder. Daarnaast is een aantal verbeteringen doorgevoerd in tekst en beeld op aangeven van insprekers. Dat staat vermeld bij de desbetreffende inspraakreactie.
Hieronder staan de aanpassingen op de inhoud die zijn doorgevoerd in deze RSU 2040 n.a.v. de inspraakreacties.

- Stadsprofiel ‘de vertraagde stad’ is toegevoegd.
- Onder het kopje Mobiliteit is de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd.
- Ontwikkelingen op grondgebied van buurgemeenten zijn er uitgehaald.
- We hebben een paragraaf over evenementen toegevoegd.
- De titel van de RSU 2040 aangepast in Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. Met als ondertitel: Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Bijlage 1

Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

De vragen werden tijdens de webinar via de chatfunctie gesteld.
De antwoorden hebben we naderhand aan de deelnemers van het webinar toegestuurd.

VRAAG	ANTWOORD
Heeft de corona pandemie invloed op deze plannen?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De impact van de pandemie op de lange termijn is nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
In de RSU 2040 zie ik, in de plantekeningen, de aanduiding “stedelijk accent”. Dat toont zich in de vorm van een gele sterren, in verschillende groottes. Wat wordt er precies bedoeld met “stedelijk accent” en hoe lees ik de grootte van de sterren?	Een stedelijk accent is een speciale plek in de stad die qua functie en/of uitstraling boven de omgeving uitstijgt. De grootte geeft aan hoe belangrijk het gebied is. De exacte invulling wordt later bepaald in de uitwerking van de gebieden.
Utrecht zet in op uitbreiding van wonen met name aan de westkant en uitbreiding van werken met name aan de oostkant (USP). Dat leidt tot toename van west-oost verkeer. Kunnen we het niet beter anders verdelen: nieuwe woningen in oost en bedrijven in west?	We willen wonen en werken juist meer gaan mengen, zeker in en rond de nieuwe centra. Daar zet de visie ook op in.
Is bekend wat de ervaringen zijn van slim gebruik? Niet alles wat slim is maakt het ook leefbaar. Bv op dak Ikea is naast de ring met veel verkeer. Wat zijn de wensen van bewoners?	Slim gebruik is een breed begrip waar natuurlijk altijd moet worden gekeken naar leefbaarheid. Wensen van bewoners zijn ook niet allemaal hetzelfde.
Wordt er, in het kader van meervoudig grondgebruik ook overwogen om de sporen te overbouwen?	Ja. Bijvoorbeeld bij het rangeerterrein bij de Cartesiusdriehoek. Hier willen we onderzoek hoe en of we op hoogte de stadsdelen kunnen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.

“Een 10-minuten stad en gezond stedelijk leven en gezond gedrag van gezonde mensen” klinkt als een tegenstelling. Goede voorzieningen op stadsniveau stimuleren gezond gedrag misschien wel sterker	Als we het goed begrijpen is het voorstel om nog meer voorzieningen aan het huidige centrum toe te voegen, zodat mensen langer moeten lopen of fietsen? Wij denken echter dat het de grens voor groei heeft bereikt. Bij de nieuwe centra willen we de kwaliteit van een compacte stad behouden. We zetten juist ook in ook goede voorzieningen, zie paragraaf 5.2.4 van de RSU.
Hoe sturen jullie de 10 actielijnen van gezond stedelijk leven aan? Maw bij welk loket moet ik zijn met mijn slimme oplossing voor ‘meervoudig gebruik’?	Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen is het uitgangspunt van de gemeente. Hoe dat uitpakt kunt u lezen op de website. Het raakt vele beleidsterreinen en heeft meerdere “loketten”. Het ligt er dus ook aan op welk terrein uw oplossing ligt.
In de gemaakte barcode (pag 74) zien we een speciaal icoon (logo) voor Scouting. Hartstikke mooi! Echter zien wij dit icoon verder in de strategie niet terugkomen. Hoe plaatsen we de uitzonderlijke positie die scouting inneemt in Utrecht goed in deze strategie?	De barcode geeft aan wat het ruimtebeslag is van wonen, werken, groen, voorzieningen, energie etc in de stad. Het speciale icoon voor scouting is per abuis blijven staan uit eerdere concept barcodes. Dat was, bleek later, te gedetailleerd om dit zo te handhaven. Relatief is het ruimtebeslag van de scouting te klein om in de barcode van de stad op te nemen.
Waarop is de berekening van oppervlak van functies gebaseerd, en waar zijn de ruimtelijke voorwaarden?	Het oppervlak van de functies is berekend naar aanleiding van diverse normen zoals het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, het huidige areaal/aantal banen, etc. Ook op landelijke normeringen en als niet geheel bekend op referentie. De ruimtelijke voorwaarden vindt u terug in hoofdstuk 5 van de RSU.
Op welke schaal wordt de barcode toegepast? M.a.w. op welke schaal wordt er geëvalueerd?	De stedelijke barcode wordt op stedelijk niveau toegepast en de wijk barcode op wijkniveau (zie pagina 74 van de RSU). In paragraaf 7.4 vindt u meer informatie over implementatie, evaluatie en verankering.
Op pag. 74 in de RSU 2040 staan scoutinglocaties ingevuld in de stedelijke barcode. Deze locaties zie ik daaronder niet vertaald naar de wijkbarcode. Waar lees ik die scoutinglocaties terug in de wijkbarcode?	De barcode geeft aan wat het ruimtebeslag is van wonen, werken, groen, voorzieningen, energie etc in de stad. Het speciale icoon voor scouting is per abuis blijven staan uit eerdere concept barcodes. Dat was, bleek later, te gedetailleerd om dit zo te handhaven. Relatief is het ruimtebeslag van de scouting te klein om in de barcode van de stad op te nemen.
Is er genoeg ruimte voor en woningen, en groen, en energie etc etc	Op pagina 160 van de RSU vindt u de conclusies van wat we kunnen realiseren en wat de opgave is (met name voor voorzieningen en energie)

De daken kunnen ook nog veel meer dan nu volgelegd worden met zonnepanelen. Niet alleen daken van woningen, ook van bedrijven én van de gemeentelijk vastgoed. Heeft de gemeente hier al concrete plannen voor?	Op dit moment liggen er op 17,3% van de Utrechtse daken zonnepanelen. Daarmee liggen we goed op koers. In 2025 willen we dat er op 20% van de daken zonnepanelen liggen. Met bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties zetten we ons daarvoor in. Hoe we dat aanpakken, leest u in de Zon op Dak-aanpak 'Meer daken met zonnepanelen, hoe doen we dat?'.
Hoe realistisch is het dat je binnen 10 minuten, of überhaupt binnen de gemeente, alle energie opwekt? Is dat ook echt de ambitie?	Dat is inderdaad niet realistisch, maar we willen lokale opwek in/onder/op gebouwen wel zoveel mogelijk stimuleren. Dat neemt niet weg dat we duurzame energie nodig hebben van buiten de gemeentegrens om onze doelstellingen te halen.
Lage Weide als locatie voor windenergie. Dat is eerder niet gelukt. Wat is er veranderd dat het opnieuw wordt onderzocht?	Lage Weide is een van de zoeklocaties voor de opwekking van duurzame energie. De uiteindelijke afweging moet nog worden gemaakt (zie ook de brief hierover aan de raad).
Wordt er ook gedacht aan ruimte die braak ligt, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen, of naast snelwegen en provinciale wegen, om die te gebruiken voor zonnepanelen? Dat kan ook tijdelijk zijn, bijvoorbeeld 10 of 15 jaar. Dit kan ook in combinatie met meer groen.	Zeker, in paragraaf 5.2.6 van de RSU vindt u de locaties
In hoeverre is ruimte gereserveerd voor de warmtetransitie, dus voor collectieve warmteoplossingen als alternatief voor verwarmen met CV-ketels en aardgas?	Dit is niet in ruimteclaims uitgedrukt. In paragraaf 5.2.6 vindt u wel de locaties grote warmtebuffers (atmosferisch vatten) en het hoofdtransportnetwerk warmte. Meer informatie vindt u ook in de Visie op de warmtevoorziening in Utrecht.
Kan de gemeente bedrijven stimuleren om zonnepanelen te plaatsen op hun dak? Bedrijven zijn er soms nog heel terughoudend in.	Ja dat doen we al. Hoe we dat aanpakken, leest u in de Zon op Dak-aanpak 'Meer daken met zonnepanelen, hoe doen we dat?
Kunnen er nog zoekgebieden bijkomen voor energieopwekking?	Er loopt nog een inspraakperiode en de gemeenteraad moet nog besluiten, dus een absolute uitspraak kunnen we niet doen. Op dit moment lopen er geen acties om als gemeente extra zoekgebieden toe te voegen.
Wat betekent het voor de strategie als de middelen die de gemeente verwacht van Rijkszijde en van andere overheden, niet of onvolledig beschikbaar blijken te komen?	In dit geval zal er mogelijk op onderdelen een heroverweging moeten plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld faseren. Of andere financieringsbronnen zoeken en vinden.

meervoudig gebruik is intensiever gebruiken: wat betekent dat voor de ambitie in de european green deal om biodiversiteit te herstellen?	We willen juist sommige plekken intensiever gebruiken om andere plekken ruimte te maken voor bijvoorbeeld groen (verdichten en vergroenen in balans). Daarnaast zetten we ook in op vergroening van de bestaande stad en natuurinclusief bouwen.
Hoe gaat de gu meer realiseren op groen? Er lijkt tot nu minder bereikt dan mogelijk. En nodig voor gezond stedelijk leven. Denk aan de Vleutense weg wat een betonnen bak is met nauwelijks groen. Evenals het stationsplein wat nieuw is aangelegd en de bedenkelijke eer heeft meteen de heetste plek van de stad te zijn.	Zie paragraaf 5.2.1 Stenige plekken, waar het stedelijk-hitte-eiland-effect groot is hebben daarbij vaak een streepje voor.
Als groen mee groeit met de stad kom je dan niet al te kort? Er zijn nu wijken met meer en minder groen. Groen dat in een wijk waar deze veel aanwezig is zoals overvecht beperkt gebruikt wordt. Ik mis leefbaarheid vanuit een menselijke perspectief.	We kijken ook zeker naar groen-tekorten in de bestaande stad zowel kwalitatief (Overvecht) als kwantitatief (Rivierenwijk). Zie paragraaf 5.2.1 en hoofdstuk 6
Hoe verhoudt de strategie zich tot de klimaatdoelen? Durft utrecht hier zich aan te conformeren? CO_2 uitstoot. Hitte maximum?	De gemeente vindt de klimaatdoelen van Parijs heel belangrijk en zet zich in om die doelen te bereiken.
In het filmpje hoorde ik: alle voorzieningen zijn straks dichtbij (10-minuten stad noemde de wethouder het) en fiets en voet als belangrijkste vervoerwijze. Nu al wordt het grote aantal fietsen op sommige plekken als hinderlijk (soms zelfs gevaarlijk) ervaren. Hoe zorgen we er in de RSU voor dat de hinder door de fiets (met al z'n grote voordelen) acceptabel blijft?	In de RSU (paragraaf 5.2.5) en het nieuwe mobiliteitsplan 2040 doen we voorstellen voor een uitgebreider fietsnetwerk om de drukke beter te spreiden en om het centrum heen. Hoe de gemeente om wil gaan met fietsparkeren wordt vastgelegd in de module fietsparkeren van de Parkeervisie. Daarnaast willen we in bestaande en nieuwe centra meer prioriteit geven aan de voetganger.
Wordt er rekening gehouden met de toenemende vraag van pakket verzendingen aan huis en de daarbij komende verkeer (koeriers)	Hier wordt in de RSU niet specifiek rekening mee gehouden. Dit is een punt dat op de kortere termijn speelt
Spakenplan prima. Alleen hoe los je het al bestaande logistieke probleem met fietsroutes en vooral staanplaatsen op. Denk aan een station Zuilen waar dat nu niet mogelijk is	In de RSU en het nieuwe mobiliteitsplan 2040 doen we voorstellen voor een uitgebreider fietsnetwerk om de drukke beter te spreiden en om het centrum heen. Daarnaast willen we in bestaande en nieuwe centra meer prioriteit geven aan de voetganger. Dit vraagt ook om extra fietsenstallingen aan de randen hiervan.

Welke kernfuncties ziet gemeente als centraal en waar ziet ze vooral het faciliteren van de lokale kracht? denk bv aan uitvoering zero emissie doelen. Centraal bepalen zero emissie zones & hubs of stimuleren (lokale) markt oplossingen (hubs, fietskoeriers)	Het is ons niet duidelijk in welk verband deze vraag is gesteld. Gaat het bijvoorbeeld om zero emissie bevoorrading, dan is Utrecht een van de gemeenten die hierover een overeenkomst is aangegaan met de vervoersector.
Wat wordt de rol van het nieuwe station Koningsweg-Lunetten in relatie tot de ontsluiting van het USP.	In de RSU staat de ambitie dat Utrecht het station Lunetten wil opwaarderen tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status. Daarnaast komt er een directe Hoogwaardig openbaar vervoersverbinding met het USP. zie paragraaf 5.2.5 en 6.4 van de RSU en paragraaf 6.3 in het nieuwe mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Hoe past de toenemende vergrijzing in de RSU en wat betekent dit voor de bestaande zorgaanbieders in de stad	Op pagina 89 staat hoe wij hier tegenaan kijken. Wat dit betekent voor de bestaande zorgaanbieders werken we samen met hen uit.
Hoe worden de woorden van wethouder van Ooijen in de visie tot realisatie gebracht? Hoe kom je tot die verschillende woningen	In paragraaf 5.2.2 staat wat onze ambitie is wat betreft de verschillende woningtypes.
Zijn er niet meer mogelijkheden dan gestapeld wonen? Er lijkt nu voor traditionele oplossingen gekozen te worden. Denk aan het omkatten van grotere eengezinswoningen naar appartementen. Zo voorkom je gentrificering en behoud je de huidige bewoners in een wijk. Ik mis hier een strategie in.	Utrecht heeft een aanzienlijk aantal woningen voor gezinnen met kinderen. Deze worden niet optimaal benut, bijvoorbeeld omdat kinderen uit huis zijn gegaan. Wij willen graag de doorstroming op gang brengen. Deze grotere woningen kunnen dan toekomen aan de grotere huishoudens (van de toekomst), die dan vervolgens een kleinere woning achterlaten. We zien in de toekomst wel grotere woningen leegkomen die onvoldoende energetische kwaliteit bevatten en ook niet meer geschikt te maken zijn. Splitsen is dan wel een optie die we kunnen afwegen.
De ambities zijn hoog, dat kost geld, gaat het ook lukken om betaalbare woningen te bouwen?	We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen.
35% sociaal. Hoeveel koop/huur en huur gereguleerd middensegment?	We hebben in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop.

Bijlage 2

Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

De vragen werden tijdens de webinar via de chatfunctie gesteld.
De antwoorden hebben we naderhand aan de deelnemers van het webinar toegestuurd.

VRAAG	ANTWOORD
1. Heeft de corona pandemie invloed op deze plannen?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De effecten van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
2. Is er genoeg ruimte voor en woningen, en groen, en energie etc etc	ja die is er. Het gaat vooral om gebieden die we kunnen veranderen. Een uitzondering hierop is de opwekking van duurzame energie. Daarvoor hebben we afspraken met de regio nodig. Ook willen we efficiënter met de ruimte omgaan onder meer door functiemenging en meervoudig ruimtegebruik.
Is 455.000 inwoners een doel? Kijkt de gemeente ook hoe dit te verminderen?	Groei is geen doel op zich, maar een middel om tegemoet te komen aan de vraag van de vele mensen die in de stad willen wonen en werken. Als wij dit niet doen dan wordt de stad slechts betaalbaar voor een selecte groep mensen met veel geld en dat willen wij niet. We willen een stad zijn en blijven voor iedereen.
Ik zag dat er ook watervisie komt. Hoe verhoudt deze zich tot de RSU 2040?	Dit een thematische uitwerking van de RSU 2040. De RSU zet de koers uit voor de gehele ruimtelijke ontwikkeling en de watervisie werkt dit nader uit voor dit specifieke thema.
Ik zie in het RSU dat er met name in de stad wordt gebouwd. Dat betekent nog meer drukte, nog meer mensen die op eenzelfde oppervlakte bij en met elkaar wonen/werken/leren etc. Tegelijkertijd hebben we in de huidige situatie met COVID-19 geleerd dat we meer afstand tot elkaar cq meer ruimte nodig hebben. Hoe valt dit met elkaar te rijmen?	Voor Covid-19, zie boven. Door het toevoegen van structureel groen en de toegang tot grote openbare gebieden geven we daar een eerste antwoord op. Daarnaast door het organiseren van functies binnen tien minuten van de leef- en werkomgeving creëren we ruimte en minder verplaatsingen over grotere afstanden, en daarmee een afname van de druk op de bestaande (en nieuwe) stad

Begrijp ik nu dat de visie 2030 gaat veranderen om 2040 uit te voeren? Of is 2040 een heel nieuw plan?	De RSU 2040 borduurt voort op de koers die is ingezet met de RSU 2030. De tijdshorizon is echter verder weg, daarnaast is de opgave van verstedelijking breder opgevat (voorzieningen, sport en groen zitten er bijvoorbeeld veel meer in) en zijn de verschillende thema's en gebieden verder uitwerkt in de hoofdstukken 5 en 6.
Hoe veel mensen kijken hiernaar / nemen deel?	Circa 260
Er wordt steeds over de stad gesproken. Maar Utrecht is een gemeente. Vleuten, De Meern zijn dorpen.	Dat klopt, ze maken deel uit van het stedelijk systeem van Utrecht.
Zit er een maximum aan de groei ofwel het aantal in bewoners voor de stad? Of wil de stad altijd maar doorgroeien om het aantal bewoners aan te kunnen?	Utrecht wil in balans groeien. Hiervoor heeft Utrecht de barcode ontwikkeld. Als het aantal bewoners en daarmee woningen groeit dan groeien de andere aspecten van de barcode zoals groen, werken en voorzieningen ook mee. Op die manier ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven voor iedereen.
60.000 woningen erbij, dat zijn 3000 woningen per jaar. bouwkundig gezien is dit een hele opgaven, hoe gaat de gemeente dat doen?	De afgelopen jaren zijn er in de gemeente Utrecht jaarlijks ongeveer 2500 woningen per jaar gebouwd. Wij onderkennen dat 3000 woningen per jaar een hele opgave is maar achten dit wel realistisch.
Gaat de groei wel zo hard als waarvan nu uitgegaan wordt? we zien veel mensen verhuizen, nu meer thuis gewerkt wordt. Mensen willen een grotere woning in het groen. Ze vertrekken dus. Het is ontstaan door Corona, maar dit wordt een blijvertje. Of gaan er "thuiswerkwoningen" met tuinen gebouwd worden?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
Groei is een keuze. Maar dat behoef niet te betekenen dat er maar voortdurend gebouwd wordt in het Groene Hart. De grote gemeente zuigen de mensen naar zich toe door maar steeds meer woningen te bouwen. Bouwen vanuit de buitenrand van het Groene Hart naar alle windrichtingen zou Nederland veel sterker maken op allerlei leefgebieden en de economie.	Groei is geen keuze als je een stad wil zijn voor iedereen, de manier waarop we er mee omgaan wel. We kiezen met deze ruimtelijke strategie niet voor bouwen in het Groene Hart maar op plekken binnen de gemeente Utrecht.

Huidige trend is dat mensen ook vertrekken uit steden omdat online werken steeds normaler wordt. Is hier rekening mee gehouden in RSU 2040?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. De groei van het thuiswerken weten we echter nog niet. We denken wel dat een stad als Utrecht altijd aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. Mogelijk heeft het wel gevolgen hoe snel de stad groeit. En mocht blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
Voor wie worden de woningen gebouwd, voor mensen die al wonen of werken in de stad, of voor mensen die (nog) geen binding hebben?	De woningen worden gebouwd voor diverse groepen. Voor studenten/ jongeren die in de stad gaan studeren op zichzelf of samen willen gaan wonen, maar ook bijvoorbeeld voor ouderen die gelijkvloers willen gaan wonen (zie pagina 89 in de RSU). Ook kunnen dit nieuwe inwoners zijn van elders.
Utrecht binnenstad is nu al BOMVOL met mensen, vooral in het weekend. Hoe gaat de gemeente hiermee om, als er nog eens minstens 100.000 mensen bij komen? Hoe houden we Utrecht en vooral de COMPACTE binnenstad leefbaar?	We zetten met deze nieuwe strategie in op nieuwe centra die de druk van het centrum afhalen en ervoor zorgen dat inwoners en bezoekers niet allemaal naar het centrum toe moeten voor werk, boodschappen, winkelen, ontspanning. Een goed voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Daarnaast investeren we ook in zowel kwaliteit als kwantiteit van de openbare ruimte/ groen.

Vraag 1: Ik zie in de RSU een duidelijke visie over vijf nieuwe centra, maar mis totaal de aanpak mbt inbreiding in de bestaande wijken. Waarom is die aanpak niet in de RSU meegenomen? Vraag 2: Waarom is in de concept RSU niet een duidelijke hoogbouwvisie meegenomen? Eén pagina over hoogbouw is namelijk geen visie op dit vlak. Vraag 3: In tegenstelling tot de “visie Amsterdam 2050 “ zie ik totaal niet hoé men dit wil realiseren. Hoe gaan jullie dit als gemeente aanpakken. Ik mis dit in de uitleg van de RSU.	De visie van de RSU is juist om de woningbouwopgave niet te spreiden over de gehele stad, maar te concentreren in deze nieuwe centra. Er zullen altijd plannen zijn voor inbreiding in bestaande wijken, en daarvoor gelden dezelfde basisprincipes van de barcode. Door de spreiding en de opgaves die er voor de bestaande wijken zijn (voorzieningen, groen etc) gaan zij elkaar versterken. Als uitwerking van de RSU komt er een hoogbouwvisie. Hierin worden de hoofdlijnen zoals in de RSU 2040 beschreven verder uitgewerkt. Er zit wel een uitvoeringsstrategie in waarin staat wanneer we welke stappen nemen en hoe. Dat staat in hoofdstuk 7 en 8 van de RSU. Daarnaast werken we een implementatieplan voor de RSU 2040 uit als deze wordt vastgesteld door de gemeenteraad.
Utrecht kiest voor binnenstedelijk bouwen. Dat betekent mogelijk veel woningen in je achtertuin. Hoe gaan we om met bewoners die in opstand komen als hun achtertuin volgebouwd wordt? Wat zegt de RSU daarover?	We snappen dat er weerstand komt van inwoners tegen verdichting met nieuwe woningen in de nabijheid van hun eigen woning. De RSU 2040 kijkt naar het stedelijke perspectief en in brede zin hoe de stad kan groeien. Bij de uitwerking van de RSU 2040 in plannen voor gebieden gaan we uiteraard het gesprek aan met de omwonenden, zoals we dat nu ook doen. Ook in de omgevingsvisies die al gemaakt zijn/ worden. De toekomstige Omgevingswet geeft daarvoor ook genoeg mogelijkheden.
Wat voor een meetinstrumenten worden er op welke momenten gebruikt om bij te sturen op trends?	Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de Meerjarig Perspectief Ruimte (MPR), het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Op de webpagina Onderzoek over Utrecht staan de verschillende onderzoeken van de gemeente.

In 2002 was er een referendum over een GROEN Utrecht of een HOOG Utrecht. In 2017 is dat geëvalueerd en is gebleken dat de voorkeur van de Utrechters NIET is gerealiseerd. Hoe kunnen we waarborgen dat onze input nu eens een keer WEL serieus wordt genomen?	Het spijt ons dat u het gevoel heeft dat de input niet serieus wordt genomen. Er is echter door ons wel degelijk gekeken hoe we die antwoorden uit het referendum op een goede manier hebben kunnen verwerken in de RSU 2040. Daarom stellen we groen als ook centraal in de ontwikkeling. En kiezen we voor enkele plekken waar hoger gebouwd kan worden en dus niet overal. We hebben de Utrechtse barcode ontwikkeld, die schematisch weergeeft wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle elementen die in de stad ruimte nodig hebben: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. Ruimtelijk ontwikkelingen worden periodiek aan deze barcode getoetst. Als op 1 of 2 van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als wordt geregeld waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd (zie pag 183 van de RSU). Verder blijft het steeds mogelijk om met elkaar standpunten uit te wisselen.
De visie omvat verschillende soorten “zoekgebieden”. Wanneer start dat zoeken en wanneer is het klaar. Het stempel “zoekgebied” zet natuurlijk ook een term op ontwikkelingen en zou daarom niet te lang moeten kleven aan een plek.	Wij begrijpen uw opmerking. Tegelijkertijd moet er – om een zoekgebied te anders te bestempelen - steeds een totale (integrale) afweging gemaakt worden. Die afweging is nu nog niet te maken, omdat er nog vele vragen onbeantwoord zijn.
Is nieuwbouw persé nodig? Of hebben projectontwikkelaars daar (financieel) belang bij? Is bestaande bouw ombouwen voor meer huishoudens ook een optie?	Een gedeelte van de nieuwe woningen kan gerealiseerd worden door bestaande bouw om te bouwen. De behoefte van 60.000 woningen kan niet in zijn geheel gerealiseerd worden door bestaande bouw om te bouwen, dus nieuwbouw is noodzakelijk.
Periodiek bijsturen lijkt me helemaal logisch en nodig. Maar wat zal de periodiek zijn. Hoe kortcyclisch of hoe langcyclisch? Elk kwartaal, elk jaar, elke 2 jaar, elke 4 jaar, 5 jaar, langer? En hoe groot is de scope van sturen? De hele set opgaven, de serie programma’s, de projecten? Cyclus en scope hebben natuurlijk een hele grote impact op de outcome.	Doorgaans heeft een strategische visie een langdurige cyclus en dus houdbaarheidsdatum. De periode van bijsturen van een dergelijke visie hangt sterk af van de maatschappelijke ontwikkelingen en onvoorziene gebeurtenissen. Als bijvoorbeeld blijkt dat de coronapandemie structurele gevolgen heeft op de ontwikkeling van de stad dan wordt de visie bijgesteld.

Waarom wil je verdichten? Ik denk niet dat bewoners dat willen. Is verdichting wel nodig? Zie bv de polder Rijnenburg	Over verdichtingen zijn de meningen verdeeld ook onder bewoners. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is.
Ik woon in Lunetten, als alle plannen doorgaan zal de komende 10 tot 20 jaar mijn buurt onleefbaar zijn. Groen wordt volgebouwd, parken en Ameliseerd krijgen nog meer druk dan nu. Meer auto's, parkeerdruk. Wonen in Utrecht wordt er niet leuker op.	De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het transformeren van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij zorgen wij ook voor meer groen; Amelisweerd bijvoorbeeld willen we juist uitbreiden en zie bijvoorbeeld het ontwikkel perspectief Maarschalkerweerd. Ook zorgen wij ervoor dat alternatieven voor de auto aantrekkelijker worden door de investeringen in een nieuwe mobiliteitsaanpak (zie paragraaf 5.2.5 in de RSU 2040)
De student wordt niet genoemd in de visie 2040. Wat kunnen wij als huidige maar ook nieuwe studenten verwachten?	In de RSU wordt geen enkele doelgroep specifiek benoemd. De RSU zet een koers uit voor de groei van de stad waar iedereen zijn plek vindt. En dat geldt ook voor studenten. Bij nadere gebieds- en of thematische uitwerkingen wordt ingegaan op specifieke behoeftes van verschillende doelgroepen (waaronder studenten) (denk aan woningen, voorzieningen, etc).
Hoe verhoudt het verhaal van het karakter van Utrecht zich tot de enorme recente uitbreidingen , zoals Leidsche Rijn / Vleuten - De Meern ?	De kwaliteiten van de stad zoals genoemd in hoofdstuk 3 gelden voor de hele stad, waarbij de afzonderlijke wijken hun eigen karakter hebben. Door te kiezen voor binnenstedelijke ontwikkeling willen we de kwaliteiten van de stad uitbouwen de hele stad.
Dus we gaan eerst huizen bouwen en dan pas voor banen zorgen??? Die huizen zijn dus niet nodig!!!! Lijkt prestige! Zoiets als Utrecht moet de grootste worden.	Het is niet dat we eerst het één doen en dan het ander. We pakken juist zaken tegelijkertijd op. Huizen zijn zeker nodig, blijkt uit diverse onderzoeken én banen ook. Daarom bieden we naast woningen ook ruimte voor nieuwe arbeidsplaatsen. Er is geen behoefte om de grootste te worden, maar we zien dat onze stad erg in trek is en we verwachten dat dat ook blijft. En dan willen we wel een stad zijn die voor iedereen betaalbaar is om in te wonen.

Is het een idee om meer waterwegen met elkaar te verbinden op een dusdanige manier dat je ze kunt gebruiken als vaarweg voor bijv. kano's of roeibootjes? Dus niet meteen voor grote(re) boten met motor, maar als mogelijkheid om te sporten? Bijvoorbeeld: connectie van Fort Blauwkapel met Park Bloeyendael	In de plannen zit al het verbinden van de Leidsche Rijn met de Singel waardoor je vanuit Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern helemaal kan doorvaren naar de binnenstad. Dit is wellicht op meer plekken mogelijk. Bij de uitwerking van de RSU nemen we dit mee.
Worden de omgevingsvisies met omliggende gemeentes bv als ngein afgestemd?	Ja, er is afstemming met gemeenten uit de provincie Utrecht. Daarvoor is ook een regionaal plan gemaakt, namelijk het Integraal Ruimtelijk Perspectief. U vindt daar meer informatie over op https://www.utrecht10.nl. Daarnaast vindt u ook meer informatie in het programma Utrecht Nabij van U-Ned.
Gezond leven is er zeker niet in omgeving van nieuwe bouwlocaties.	Wij kunnen moeilijk reageren op deze mening, omdat niet duidelijk is wat precies bedoeld wordt.
Is deze strategie niet beter op regioniveau te realiseren? De groei zou wel eens meer op dat niveau te verwachten zijn, dan binnen de gemeentegrens	Zeker, en de RSU is de koers/agenda van de gemeente Utrecht hierbinnen. Vanzelfsprekend vindt afstemming plaats tussen de stad en de regio over de ruimtelijke koers. En voor enkele onderdelen van de RSU (denk bijvoorbeeld aan energie) moet dit ook zeker.
In de Stedelijke Agenda komt het begrip Leefbaarheid niet terug. Het gaat vooral om de "grote" landelijke thema's maar de leefbaarheid van de individuen komt niet terug. Waarom is dat?	Utrecht staat voor "Gezond stedelijk leven voor iedereen". Utrecht wil een stad zijn waar gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Gezond stedelijk leven voor iedereen is dan ook een van de uitgangspunten voor de RSU en een ijkpunt voor de groei van de stad.
Individualisme is een probleem dat heeft corona ook laten zien, bij het bouwen zijn hofjes belangrijk waar mensen elkaar op een natuurlijke manier ontmoeten.	In onze stedenbouwkundige plannen kijken wij altijd hoe wij de sociale samenhang tussen de nieuwe en bestaande bewoners kunnen vergroten. Hofjes kunnen hier een bijdrage leveren.
Wat zien jullie als oplossing voor de korte termijn problemen rondom te druk wordende stadcentrum en woningnood?	De hele ruimtelijke strategie is hierop ons antwoord. Nieuwe centra, maar ook ruimte voor groen, werken, voorzieningen, energie etc.
Hoe zit het met geluid: wegen, treinen etc geven behoorlijk veel geluid. Dit merk je ook rondom de stad als je recreëert.	Bij de uitwerking van de RSU in de verschillende ruimtelijke plannen is geluid een belangrijk milieu-aspect. Niet alleen de regelgeving geldt maar ook het beleid van het zogenaamde Actieplan Geluid.

Zorgt RSU voor meer flexibiliteit tov de huidige toetskader / bestemmingsplannen? Ook een bottum-up benadering. Op dit moment werkt het helaas juist belemmerend en zorgt eerder voor een conservatieve houding en geen toekomstgerichte houding.	Voor bestemmingsplannen gelden wettelijke regels. De RSU 2040 is een koersdocument.
In Leidse Rijn moesten 30.000 woningen gebouwd worden. Daarvoor had de gemeente Utrecht 30 jaar nodig. Hoe denkt Utrecht 60.000 in 10 jaar te bouwen?	De RSU 2040 heeft een looptijd van 20 jaar. Dat betekent grofweg 3000 woningen per jaar. De afgelopen jaren zijn er in de gemeente Utrecht ongeveer 2500 woningen per jaar gebouwd. Wij onderkennen dat 3000 woningen per jaar een hele opgave is maar denken dat dit wel mogelijk is.
Groen én wonen - klinkt als het Overvecht-debacle. Hoe gaan we dit voorkomen?	Door stedenbouwkundig goed te ontwerpen aan de nieuwe en de bestaande stad (ook Overvecht). Entrees en voorzieningen aan het groen, zicht op het groen, een goede mix aan woningtypes en -segmenten.
Groene gebieden als parken zijn ‘s nachts onveilig door het gemis aan sociale controle, hoe wordt daar rekening mee gehouden bij het terugbrengen van groen in de stad?	In de RSU wordt gekozen voor verdichten en vergroenen in balans. Dat is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Bij de uitwerking in ruimtelijke plannen zal voor parken sociale veiligheid een aandachtspunt zijn.
Voor het maken van de trein ring om de stad, moeten daarvoor dan woningen en andere functies weggehaald worden?	Het is geen treinring maar een hoogwaardig openbaar vervoersring, dat wil zeggen bus of tram. Hoe dit eruit komt te zien en waar deze ring komt te liggen gaan we de komende tijd onderzoeken. De ambitie is hiervoor zoveel mogelijk bestaande infrastructuur voor te gebruiken.
Loop je geen risico dat bij de groei alleen maar meer mensen van het centrum gebruik gaan maken en dat het daardoor daar nog drukker wordt. Mensen zijn namelijk gewoontedieren en gaan wellicht toch naar het centrum i.p.v. in hun eigen wijk naar winkels/voorzieningen	We willen de nieuwe centra zo aantrekkelijk maken dat dit een goed alternatief wordt. Dit heeft te maken met bereikbaarheid, nabijheid, maar ook levendige plekken door het mengen van functies en toevoegen van voorzieningen en horeca.

(bestaand) groen en water als basis: een deel van de singel is natuurlijk weer open gegraven, maar betekent dit ook dat andere waterstructuren die in het verleden gedempt zijn, zoals die Tuinwijk, weer geopend gaan worden? Naast prettig voor het beeld en klimaatadaptatie ook recreatief leuk om een rondje te kunnen peddelen.	In de plannen zit al het verbinden van de Leidsche Rijn met de Singel waardoor je vanuit Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern helemaal kan doorvaren naar de binnenstad. Dit is wellicht op meer plekken mogelijk. Bij de uitwerking van de RSU gaan we dit mee nemen
Worden er in de RSU ook doelstellingen geformuleerd over de ongedeelde stad? Het grootste deel van Leidsche Rijn heeft bv een buitengewoon laag aandeel sociale huur.	De RSU doet hier geen uitspraak over. De ambities voor de segmentering per wijk zijn opgenomen in de Woonvisie 2019.
Kijken jullie ook dan naar de verbindingen naar de overige regio's / dorpen die bij Utrecht horen?	Met nieuwe mobiliteitsmodel, het wiel me spaken, verbinden we ook de regio door de aanleg van snelfietsroutes en bus- en tramverbindingen naar Nieuwegein, IJsselstein, Zeist, de Bilt, etc.
RSU: het gaat over leefbaarheid in het openbare ruimte. Wat is de visie voor de bewoners die hun leefbaarheid en gezondheid 'thuis' of 'eigen straat' ook willen verbeteren?	Hiervoor staat de gemeente Utrecht altijd open. Via het initiatievenfonds ondersteunen wij dit ook. Zie de website van de gemeente of neem contact op met het wijkbureau voor meer informatie.
Heeft u in uw plan rekening gehouden met de stem van de Utrechtse bewoners? Wat vinden zij van deze visie?	We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.
Hoe komt het dat er in Lauwerecht in de afgelopen 10 jaar bijna een verdubbeling aan woningen is gerealiseerd? Staat niet in de verhouding. Niets aan voorzieningen, groen of anders is gerealiseerd.	Dit is de reden waarom we de barcode hebben ontwikkeld. Deze verhoudingen willen we in balans krijgen en houden.

Het succes van het stedenbouwkundige concept van de compacte stad is in hoge mate afhankelijk van een goede samenwerking met onze buren. Op dit moment lijkt er nog sprake van een groot gat tussen de ruimtelijke strategie van onze randgemeenten en de gemeente Utrecht. Hoe willen jullie komen tot een meer consistente regionale ruimtelijke koers?	We hebben onze buren nodig. De RSU 2040 is afgestemd op regionale visies als Utrecht Nabij (december 2020) van U Ned en het Integraal Ruimtelijk programma van de U16 gemeenten. Daarbij wordt regelmatig overlegd met collega's van buurgemeenten en de provincie Utrecht.
Bent u bang voor (nog) meer burenoverlast met zoveel meer aanwas? Het aantal m^2 wordt blijft gelijk...	Er komen inderdaad meer mensen bij per m^2 maar of dit meer burenoverlast betekent hangt af van vele factoren. Als gemeente is dit natuurlijk niet ons doel.
Hebben bewoners ook invloed over hoe onze stad eruit komt te zien? Hoe betrek je hier iedereen bij?	We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.
Op de achtergrond staat nu ook een mooi plaatje mbt water...wat is de rol van water in de stad in Utrecht?	De rol van water in de stad is erg belangrijk en is naast groen en infrastructuur een van de structurerende elementen van de RSU. In de visie Stadswater van de stad kunt u meer lezen over de rol van water.
Wat betekenen al die kleurtjes bij die nieuwe knooppunten?	Een mix van programma: wonen, werken, voorzieningen, groen, etc. Wat precies de verhouding is en hoe dit eruit komt te zien weten we nu nog niet maar dit geeft een indicatie.
Krijgen alle stadskernen dezelfde invulling, of ligt er per kern een een accent op bijv. wonen, uitgaan etc..	Nee, dit verschilt per kern dit hangt ook af van de bestaande situatie en de omgeving. Wel is de bedoeling dat dit allemaal gemengde gebieden worden: wonen, werken, voorzieningen, groen, etc. Wat precies de verhouding is en hoe dit eruit komt te zien werken we de komende tijd uit in ontwerpen per centra/stadskernen.

Wie prioriteert? stap voor stap - hoeveel invloed hebben huidige bewoners?	In hoofdstuk 7 Uitvoeringsstrategie staat een fasering voor de uitwerking. We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.
Wat ik heel erg mis in de strategie is hoe de burgers meegenomen worden naar de toekomstige visie toe. Het betekent nogal wat, vooral omtrent leefbaarheid. Waarom is hier geen expliciete aandacht voor??	We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Via de gemeenteraad, die de Utrechters vertegenwoordigen wordt de stem bij het definitief vaststellen gehoord. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren. Utrecht staat voor “Gezond stedelijk leven voor iedereen”. Utrecht wil een stad zijn waar gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Gezond stedelijk leven voor iedereen is dan ook een van de uitgangspunten voor de RSU en een ijkpunt voor de groei van de stad.

Wordt de stad dan niet de aankomende 20 jaar een bouwput op veel plekken?	Niet alles kan ineens worden aangepakt. We gaan de komende 20 jaar stap voor stap projecten uitvoeren. Een leefbare stad blijft daarbij belangrijk. In hoofdstuk 7 van de strategie staat meer over de planning. Daarnaast willen we overlast zoveel als mogelijk beperken.
Vervelend dat tegengeluiden op de rol van de auto weggezet worden als 'ach, er zal altijd weerstand zijn'. Dat lijkt me te makkelijk, er zijn hele goede inhoudelijke argumenten die aangeven dat de filosofie van Utrecht rondom mobiliteit niet helemaal actueel meer is. Dat gaat niet om of de parkeerplek op 5 minuten is of 10 minuten, maar wel over de bredere vraagstukken. Dat is geen 'weerstand', maar dat zijn oprechte zorgen of realiteit niet ondergesneeuwd raakt in politieke utopie.	Er wordt verschillend gedacht over de auto. Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.
Hoe gaat de gemeente om met verdichting van woonwijken en de grotere privacy problemen die hierdoor kunnen ontstaan?	Wij denken dat ook bij verdichting de privacy van mensen gewaarborgd kan blijven.
Er zijn in de RSU geen richtlijnen voor participatie, hoe zorg je dan dat bij elk project dit goed gedaan wordt	Het participatiebeleid van de gemeente heeft daar richtlijnen voor.
RSU gaat over groen, gezondheid, voorzieningen en dus ook cultuur. Welke ruimte is aanwezig voor herstel van de unieke icoon van Utrecht, de oorsprong van Utrecht: namelijk herbouw c.q. voltooiing van de Utrechtse Dom? (herbouw ingestort schip). Bijvoorbeeld in de vorm van een "Sagrada Familia' format? Frans de Wolff	Dat hebben we niet meegenomen in de RSU. Momenteel wordt de domtoren al gerestaureerd, maar dat is waarschijnlijk wel bekend. Zie daarvoor ook de website www.domtoren.nl
Complimenten aan de Gemeente voor deze plannen. Waarschijnlijk komt er ook een bak met zure bagger binnen van reaguurders, maar ik word als inwoner erg blij van deze plannen, vooral vanwege de balans in aandacht voor verschillende functies en voor de - broodnodige - aandacht in het bijzonder voor groen, klimaatadaptatie en duurzame energie-opwek!	Dank
Minder auto's is een fijne ambitie! Maar hoe werkt dat in de bestaande wijken? Mensen lijken gehecht aan hun parkeerplek voor de deur.	In paragraaf 5.2.5 van de RSU staat dit nader uitgewerkt en ook in het concept mobiliteitsplan dat recentelijk is ter inzage heeft gelegen.

Waar is het hoger onderwijs (universiteit en hogeschool) in deze barcode?	Hoger onderwijs is een regionale bovenstedelijke functie. Er bestaat geen norm voor. Het hoger onderwijs speelt wel een belangrijke rol in de stad.
Wat is de maat van de barcode, zijn dat Ha's of m2?	Dat zijn hectares
Hoe wordt de input op de 'barcode' gemeten?	Zie paragraaf 7.4
Deze getoonde barcode is dat de huidige situatie of het toekomstbeeld?	De getoonde barcode is een beeld van het huidige beleid. Het is in beeld wel een nauwkeurige schatting, omdat het beeld niet op de millimeter nauwkeurig gemaakt is. De RSU 2040 geeft het toekomstbeeld van de barcode weer. Dat betekent ook dat we een aantal extra toevoegingen gaan en moeten doen omdat deze nu nog niet in alle plannen zitten
De barcode: ik zag het niet voldoende, maar het leek even of winkels (supermarkten, bakkers ed) ontbraken	Deze zitten er wel in onder 'Werken (retail/ detailhandel)'
Is er ook een 'oude' barcode beschikbaar, zodat we de huidige situatie met de nieuwe situatie/ambitie kunnen vergelijken?	Ja zeker, per wijk hebben we deze onderzocht op basis van cijfers van het CBS en de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT). Normen voor bijvoorbeeld groen zijn gebaseerd op het huidige oppervlak delen door het huidige aantal woningen. Als u deze wil ontvangen, stuur dan een mail naar RSU2040@utrecht.nl
Hoe wordt een een groeiende stad gevoed, blijft er wel ruimte over voor lokale geproduceerd voedsel? Ik zie daar geen plekje voor in de barcode?	We willen het landschap om de stad zoveel mogelijk sparen van bebouwing en inzetten voor bijvoorbeeld voor stadsgerelateerde landbouw. Dit valt onder agrarisch en groen om de stad.
Kun je de barcode maken voor de bestaande situatie en de toekomstige situatie en dan zien waar de verschillen zitten?	Ja dat kan door ruimtegebruik in kaart te brengen. Al ligt dit natuurlijk ingewikkelder als ruimte voor meerdere functies gebruikt wordt (bijvoorbeeld energie opwekking op woningen).
De focus lijkt te liggen op woningen - woningen - woningen. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat er ook voldoende ruimte is voor recreatie, sport, etcetera. En concreet: hoe zorgt de gemeente ervoor dat de ambities van de roeiverenigingen ook gerealiseerd mogen en kunnen worden????	Dat is juist niét de bedoeling van de RSU. We hebben de barcode in het leven geroepen als instrument om al deze andere functies in balans mee te laten groeien. Voor de roeiverenigingen hebben wij een roeibaan ingetekend staan in Rijnenburg.

Wat is die identiteit, en hoe is dat inzichtelijk in de utrechtse barcode. Is dit niet een uitgangspunt van elke stad?	De barcode is hoofdzakelijk een middel om hoeveelheden in beeld te brengen. De kwaliteit en identiteit hebben wij beschreven in hoofdstuk 3 van de RSU 2040, waarin de belangrijkste waarden van Utrecht worden beschreven.
Hoeveel km2 is er nodig voor de realisatie van 60.000 woningen, bedrijfsruimte, etc.	Dat hangt af van het al dan niet combineren van ruimtegebruik (bijvoorbeeld zonnepanelen op daken) en het type woningen. Maar naar schatting is dit rond de 1000 en 1300 hectare voor de gehele barcode.
Welke methodiek wordt er gebruikt voor het bepalen van rangorde voor het invullen van behoeften vanuit de stad. Dus hoe bepaal je in de schaarse ruimte welke invulling voorrang krijgt?	Dit staat uitgelegd in paragraaf 5.1 van de RSU 2040
Zitten de voorzieningen voor ouderenzorg ook in de baecode?	Ja die zitten er ook in: zie paragraaf 5.2.4 en pagina 89
Is een trek naar buiten (platteland) van vooral jonge gezinnen mede door corona een blijvende trend?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. Groei van het thuiswerken weten we echter nog niet. We denken wel dat een stad als Utrecht altijd aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. Mogelijk heeft het wel gevolgen voor de snelheid waarmee de stad groeit. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
3. Hoe kunnen er 60.000 woningen worden toegevoegd zonder uit te breiden? Komen er dan overal flats?	Een groot deel van deze woningen (circa 40.000) staan al in de planning om te gaan bouwen in de stad. Dit zijn bijvoorbeeld delen van Leidsche Rijn die nog ontwikkeld moeten worden, of de woningen die komen op oude industrieterreinen zoals de Merwedekanaalzone, Beurskwartier, de Cartesiusdriehoek en Daalsedijk. Op onze website staan deze projecten beschreven. Voor de overige 20.000 woningen zijn in de RSU locaties aangewezen waar deze gerealiseerd zullen worden. Dit zijn (voornamelijk) locaties die nu extensief gebruikt worden en waar dus ruimte vrij is voor nieuwe woningen of die momenteel nog een andere functie hebben. Op die nieuwe locaties zullen relatief veel woningen op een klein oppervlakte gebouwd worden. Dat kan op veel meer manieren dan het realiseren van flats

Er bestaan ideeën om in de stad groene energie op te wekken, oa dmv wind-energie. Op basis van de informatie die ik gelezen heb, krijg ik de indruk dat deze windmolens in kleine aantallen (1/ enkele) geplaatst moeten worden. Is dat niet erg gefragmenteerd en daarmee inefficiënt? Met name als het gaat om windmolens die “vrij groot” zijn en daarmee een enorme impact voor de omgeving hebben, zelfs als het om 1 molen gaat. Dit in tegenstelling tot bijv. zonnepanelen die je makkelijk op daken van huizen etc kunt plaatsen zonder dat er meteen overlast voor de omgeving is.	De gemeente heeft een studie uitgevoerd waar er mogelijk duurzame energie opgewekt kan worden. Dat wil zeggen, waar het technisch mogelijk is zonnevelden en windmolens te realiseren zijn. De locaties uit deze zogenoemde ‘potentieelstudie’ zijn als zoekgebieden opgenomen in de concept ruimtelijke strategie 2040 (RSU 2040). Hiermee is nog geen keuze gemaakt op welke locatie zonne- en windenergie zal worden gerealiseerd. De gemeenteraad is in een aparte brief geïnformeerd over de potentieelstudie en de gebieden die zijn opgenomen in de concept RSU 2040.
Energie-transitie is een landelijk probleem, net als het woningtekort. Waarom wil de gemeente Utrecht de energie-transitie zo graag lokaal oplossen (oranje balk). De ruimte is al zo schaars.	De gemeente Utrecht kiest ervoor om ruimte te bieden binnen de stadsgrenzen voor duurzame energieopwekking. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie.
Er wordt over technische zoekgebieden gesproken voor zon- en wind-energie. Een aantal van deze gebieden ligt erg dicht (<500m) bij bestaande bebouwing, waaronder ook gezichtsbepalende hoge historische bebouwing. • Wat betekent technisch zoekgebied? • Is in de huidige afweging de nabijheid van bebouwing al meegenomen? • Is in de huidige afweging de afweging van het veranderen van historische vergezichten al meegenomen?	Een technisch zoekgebied houdt in dat het op die locaties wettelijk en technisch geen belemmering is voor energieopwekking. Daarmee is nog geen keuze gemaakt op welke locatie zonne- en windenergie zal worden gerealiseerd. Andere aspecten zoals nabijheid en vergezichten zijn niet meegenomen in de afweging. Zoals gezegd zijn dit zoekgebieden waarmee nog niet is gezegd dat uiteindelijk op alle locaties energieopwekking zal worden gerealiseerd. De gemeenteraad is in een aparte brief geïnformeerd over de potentieelstudie en de gebieden die zijn opgenomen in de concept RSU 2040
Waarom moet energie lokaal opgewerkt worden? Dat kan toch juist prima buiten de stad.	Gemeente Utrecht kiest ervoor om ruimte te bieden binnen de stadsgrenzen voor duurzame energieopwekking. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie.
Kunnen er geen kleine windmolens op de daken van kantoorpanden, die dan in de avond en nacht draaien en dus ook geen geluidsoverlast veroorzaken?	Dat is ons niet bekend.
Wij hebben hier in Haarzuilens groen en die wordt dan afgenomen om daar zonnevelden van te maken? Is hier geen andere oplossing voor? Zonde van al het groen zou ik zeggen als jullie juist voor groen willen bijven gaan.	De definitieve afweging waar zonnevelden komen moet nog plaatsvinden. Een goede inpassing in het groen is een van de uitgangspunten die horen bij het aanleggen van zonnevelden.

Echt heel verkeerd om zonne weides aan te leggen.! Daarmee vind er geen fotosynthese, co2 vast legging, en ruimte voor wilde dieren, lelijk aanzicht. Waarom niet alle daken volleggen ,desnoods verplicht, als je boven staande afwegingen mee neemt en doorrekend , kan er nog veel meer geld aan besteed worden. Waarom kiest u anno deze tijd nog voor zonne weides , en dan ook nog wel in Haarzuilens , ??	Geen dak blijft onbenut is één van de belangrijkste principes die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling de komende 20 jaar. De gemeente zal dus maximaal in op het benutten van het dakoppervlak dat beschikbaar is. Dit kan echter maar in een klein deel voorzien van de energiebehoefte. Daarom heeft de gemeente een potentieelstudie uitgevoerd naar duurzame energieopwekking.
Hoe gaan we in Utrecht van het gas af?	U kunt via deze link meer informatie vinden over het Utrechtse energiebeleid en de wijze waarop Utrecht aardgasvrij wil worden.
Wat is de argumentatie van de gemeente waarom energie lokaal opgewekt moet worden?	De gemeente wil haar behoefte aan duurzame energie deels binnen de stadsgrenzen oplossen zodat de gemeente niet geheel is aangewezen op locaties in andere gemeenten. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie.
Kunt u grofweg aangeven in welke jaren de bepaalde deelgebieden met nieuwe woningen moeten worden opgeleverd?	Nee, dat kunnen we nog niet. De concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is een koersdocument. De uitvoeringsstrategie en implementatie zal op basis van de RSU 2040 verder worden uitgewerkt de komende tijd. Hoofdstuk 7 van de RSU bevat een uitvoeringsstrategie waarin verschillende fasen worden onderscheiden.
Een OV ring is een heel goed idee! Op welke termijn kunnen we bijvoorbeeld de verbinding Zuilen-Overvecht verwachten?	In paragraaf 7.2 van de concept Ruimtelijke Startegie Utrecht 2040 is aangegeven wat de fasering bepaald van de OV ring. Wanneer de verbinding Zuilen Overvecht wordt verwacht is nu nog niet aan te geven omdat dit van veel factoren afhangt. Het is een redelijke inschatting van de in de RSU geschetste ambities, die op basis van de verdere inkleuring van de daadwerkelijke uitvoeringsplannen en programmering verder kan worden aangescherpt.
Wat doet de gemeente tegen huizenopkopers, de mensen die de huizen kopen en niet bewonen en daarmee de prijzen opdrijven?	We hebben hiervoor geen gemeentelijke regelingen.

Er wordt een totaal budget van 7.1 miljard genoemd in de stukken. Hoe groot is de nauwkeurigheid van het getal? Plus/min 100%, 50%, 25%, 10%?	De totale investeringsopgave tot 2040 van circa € 7,1 miljard is indicatief. Op pagina 187 van de RSU 2040 staat een tabel met indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcode-thema.
Hoe gaat Utrecht deze plannen financieren?	Om tot haalbare en betaalbare plannen te komen moeten ambities en bekostiging gelijk oplopen. Daarvoor worden financiële bekostigingsinstrumenten ingezet zoals genoemd in de investeringsstrategie (paragrafen 8.4 en 8.5), maar ook niet-financiële sturingsinstrumenten, zie bijvoorbeeld paragraaf 7.3 van de uitvoeringsstrategie.
Ik hoor heel veel investeren in. Maar hoe reëel is het om dit financieel voor elkaar te krijgen?	In de investeringsstrategie in hoofdstuk 8 beschrijven we hoe we dit willen aanpakken. Het blijft natuurlijk een uitdaging.
Welke bijdrage wordt van “Europa” (Brussel) verwacht. Valt de ruimtelijke strategie onder het Horizon Europa programma? Frans de Wolff	De RSU valt niet specifiek onder Europese programma’s, maar heeft daar zeker raakvlakken mee en daar ontstaan kansen voor bekostiging en financiering. In paragraaf 8.5 van de investeringsstrategie staat benoemd dat vanuit het Europese fondsenprogramma vooral kansen worden gezien voor gezonde leefomgeving. Tegelijkertijd zal net zoals nu worden ingezet op het Horizon-programma voor wetenschap en innovatie.
U bent dus afhankelijk van het beschikbaar komen van de middelen van het Rijk om de deelplannen te realiseren. Wat doet u wanneer niet duidelijk is of en wanneer die middelen beschikbaar komen? Gaat u dan toch de woningen bouwen in afwachting van die middelen om ook het mobiliteitsplan te realiseren? Of zorgt u eerst voor zekerheid rond het mobiliteitsplan alvorens u de woningen gaat bouwen?	In dit geval moeten we wellicht op onderdelen een nieuwe overweging maken. Een oplossing kan zijn de snelheid van stappen te veranderen. De barcode blijft een belangrijke richtinggevende factor in deze afwegingen, zoals ook wordt beschreven in paragraaf 7.4 van de uitvoeringsstrategie.
De plaatjes met meer groen gaan over de bestaande stad. Bij verdichting wordt bestaand groen juist volgebouwd. Meer groen is dan een utopie. In Lunetten zal een park verdwijnen voor een tram, groen bij station Lunetten wijken voor nieuw station en hoogbouw. Hoezo meer groen? De wijk Lunetten krijgt per saldo minder groen. En waarom? Om meer inwoners te krijgen die nu niet werken/wonen in Utrecht.	De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het transformeren van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij realiseren wij ook een meer groen (Amelisweerd bijvoorbeeld willen we juist uitbreiden en zie bijvoorbeeld het ontwikkel perspectief Maarschalkerweerd).

na Amsterdam heeft Utrecht het minste groen met bewoner. Door groei halen wij Amsterdam in. Willen we dat?	Nee dat willen we niet. En dat gaat ook niet gebeuren. Met de barcode willen we juist waarborgen dat er per nieuwe woning ook 115 m2 groen in en om de stad bijkomt.
De kleine tuintjes van laagbouw worden in no-time voor een groot deel bestraat en bebouwd, daarmee is de bruikbaarheid van dit groen op de lange termijn zeer betrekkelijk. Moeten we om die reden die zwaarder inzetten op semi-openbaar groen, bv binnenterreinen van gesloten bouwblokken, die planologisch goed beschermd zijn tegen verstening?	Het bestraten en bebouwen van privétuinen draagt niet bij aan oplossingen voor het klimaat in de stad, biodiversiteit en de buffering van regenwater. De gemeente kan dit niet verbieden maar wel vergroening stimuleren (bijv door het programma Waterproof030. (Semi-)openbaar groen kan inderdaad dienen als compensatie.
Verdichten en vergroenen lijkt nu: huidige groen vervangen door groen aan de rand. Is er wat te doen aan het verdichten, niet in de huidige bebouwing maar meer in de polders die nu heilig lijken?	De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het veranderen van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij realiseren wij ook een meer groen in de openbare ruimte door bijvoorbeeld wegen te versmallen (zie paragraaf 5.2.1).
Veel meer grasdaken! ook op de schuurtjes in Leidsche Rijn	De gemeente heeft hiervoor subsidies om te zorgen dat er meer groene daken kunnen komen.
Er is een toenemende vraag naar samen tuinieren in buurtmoestuinen en volkstuinen. Hoe wil Utrecht hieraan voldoen?	Dit is geen uitwerking van de RSU. Op de gemeentelijke website vindt u hierover meer informatie.
Wat leuk al dat groen, maar wat gaat u doen met het groen dat nu verdwenen is uit de wijken door eerder beleid.? of bestaat onze wijken straks uit zielige sprietjes. het gras lijkt groener in de nieuwe wijken	Ook in de bestaande stad willen we vergroenen. De 20 jaar krijgen honderden straten een nieuwe inrichting waarbij vergroening één van de belangrijkste doelstellingen is. Zie paragraaf 5.2.1
Ik hoor wethouder van Hooijdonk zeggen dat bouwen en groen wel degelijk samen gaan. Betekent dit niet automatisch fragmentatie van al die onderdelen? bijvoorbeeld overal mini-mini parkjes, net groot genoeg om je hond uit te laten maar natuurlijk niet echt een park voor verblijf. Het klinkt af en toe heel pretentieus en grootschalig.	Nee we zetten nadrukkelijk in op vergroening op alle schaalniveaus: groene straten, miniparkjes, maar ook stadsparken in de stad en groot groen om de stad. zie paragraaf 5.2.1
Zal de landschapsstructuur terug te zien zijn in de groene omgeving in de stad?	Dat is wel het plan, we vinden ons landschap één van de vijf belangrijkste kwaliteiten van de stad Utrecht (zie hoofdstuk 3 van de RSU). Deze kwaliteit willen we behouden en versterken ook in de stad.

Vergroenen van stenige wijken betekent dat dat daarvoor woonruimte moet wijken? Zo ja, wat gebeurt er met die bewoners? Duurdere woningen terug?	De vergroening van de wijken gebeurt voornamelijk in de openbare ruimte. Maar denkbaar is ook het vergroenen van woningen zelf, denk aan gevelbeplanting of een groen dak. Woonruimte zal daar in geen geval voor wijken.
Welke nieuwe groengebieden komen er?	Dit staat in paragraaf 5.2 en hoofdstuk 6
Veel vragen wat extra woningen betekent voor het bestaande groen.	De groei van woningen gaat gepaard met de groei van groen. Dat moet in balans zijn. De groei van groen betekent niet altijd letterlijk meer groen, maar kan ook betekenen dat de kwaliteit van het bestaande groen wordt verbeterd.
Wat betekent dit plan voor huidig groen? En met name voor gebruiksgroen?	We willen het huidige groen zoveel mogelijk behouden en versterken. Meer inwoners betekent ook dat er meer (gebruiks)groen nodig is. Zie paragraaf 5.2.1
Groen heeft tijd nodig om te groeien, bomen hebben heel veel tijd nodig. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat dit in balans is? Voldoende groen en kwalitatief groen in de directe omgeving.	Dat klopt helemaal. Naast de kwantiteit is ook de kwaliteit van het groen van belang.
Om meer biodiversiteit in de stad te realiseren is er meer groen nodig. Maar ook hoe dat groen wordt ingericht en onderhouden. Wordt in de RSU rekening gehouden met hoe het groen wordt vorm gegeven? Niet alleen maar kort gemaaid gras en nette bomen maar ook ‘rommel groen’, wat juist waardevol is voor biodiversiteit.	Ja, dit staat beschreven in het groenstructuurplan van de gemeente Utrecht, een van de bases van de RSU.
biodiversiteit is belangrijk, wordt er voldoende rekening gehouden met leefgebieden voor vogels insecten e.a.?	Eén van de uitgangspunten voor het groen is het versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad. Meer hierover vindt u in het groenstructuurplan van de gemeente Utrecht.
Zie ik goed dat er best een hoog aandeel laagbouw gebouwd wordt? Is dat verstandig als we zuinig met ruimte moeten zijn en 75% van onze inwoners 1- en 2-persoonshuishoudens zijn?	De gemeente kijkt naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is).

De veel meer hogere gebouwen veroorzaken ook veel schaduw. Dit is weer minder aantrekkelijk.	Dat klopt. Als vervolg op de RSU wordt er een hoogbouwvisie opgesteld waarin onder andere voorwaarden worden meegegeven over schaduw en bezonning van hoogbouw.
Zal er in de toekomst grote hoogbouw komen (hoger dan dom) bouwen.	Dat is niet de inzet. De gemeente maakt het volgende onderscheid: Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis: tot maximaal 105 meter. Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter. De Dom is 112 m hoog.
Wat draagt dit plan bij aan de klimaatopgave in 2030 en 2040?	De gemeente wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Hierover vindt u meer in paragraaf 5.2.6
Groen/waterberging/klimaatbestendig? wat zijn effecten op co2-emissies ?	
Een bijdrage aan vermindering van hittestress is ook het tegengaan van betegelen van tuinen, een trend in bv . in Overvecht. Krijgt dat ook aandacht?	De gemeente kan niet sturen hoe mensen hun tuin inrichten maar probeert inwoners wel te stimuleren om te vergroenen onder andere via het programma Waterproof030
Ik lees niet dat B&W uitgaat van verbreding van de A27 door Amelisweerd. De Gemeenteraad is toch tegen verbreding.	Het besluit om de A27 te verbreden ligt bij het Rijk. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de gemeente Utrecht de verbreding van de A27 niet nodig vindt. Wel stelt de gemeente daarin dat met Rijk, Provincie en buurgemeenten we de handen ineen slaan om koers te bepalen. En te investeren in een vervoerssysteem waar meerdere soorten van vervoer elkaar aanvullen en versterken. Om te zorgen dat de eisen en randvoorwaarden van de gemeente voor een goede en zorgvuldige inpassing worden geborgd, werkt de gemeente (noodgedwongen) mee aan de uitwerking van de plannen. Zonder deze samenwerking vindt er geen goede afstemming plaats tussen Rijkswaterstaat en gemeente.

De Rijksoverheid kondigde vorige week aan dat het aantal bestelbusjes t.a.v. bezorgen van goederen minder de stad in mogen. Is dit ook meegenomen bij de RSU 2040?	Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Utrecht is een van de gemeenten die hiervoor een overkomst met de vervoerssector is aangegaan. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs.
We hebben de afgelopen 25 jaar veel vooruitgang geboekt met het versterken van de positie van de fietser binnen de stad. Bv door natuurlijke fietsroutes hard of zacht te knippen voor de auto. Zijn er plannen om in het kader van de RSU 2040 deze strategie ook toe te passen op de natuurlijke fietsroutes naar onze buurgemeenten, bv de Zandweg/Harmelerwaard, Houtensepad, Oostoever Vecht e.d.?	Samen met de regio werken we aan een regionaal fietsnetwerk, waarbij de fietser snel en comfortabel zich kan verplaatsen. Dit is ook de inzet van de regio.

De trend waarbij individuele mobiliteit met de auto in eigendom vervangen gaat worden voor deeloplossingen en OV blijkt te keren, zeker op de termijnen van dit plan. De, weliswaar schonere, stillere en veilige auto blijft toch de enige realistische oplossing voor het overgrote deel van mobiliteit. De fiets biedt niet het bereik en het OV is inmiddels, aantoonbaar, door inefficientie en andere intrinsieke eigenschappen te duur aan het worden voor de belastingbetaler, met nog veel grotere toekomstige kosten in het verschiet. Dat Utrecht kiest voor bescherming en promotie van voetgangers en fietsers is toe te juichen, maar recente praktische aanpassingen op het gebied van mobiliteit lijken daar we teveel op te leunen. Het telt op tot keuzes zoals bijvoorbeeld de nieuwe Singels (een concept van haasje-over tussen auto en fietser waarbij veiligheid sterk ingeleverd is) of woonwijken waar autobezit onrealistisch en geforceerd 'teruggedrongen' moet worden d.m.v. het simpelweg weghouden van parkeeroplossingen. Er moet breder en realistischer, met de wetenschap en echte mobiliteitsexpertise als ondergrond, gekeken worden naar oplossingen. De auto blijft tot ruim na 2040 de beste oplossing die we hebben voor individuele mobiliteit. Dus een netwerk van goede in-/uitvalswegen, tot aan de binnenstad, en veel parkeergelegenheid, bij voorkeur ondergronds bij nieuwe wijken (helemaal bij appartementencomplexen) zijn onmisbaar om te kunnen groeien en (commercieel) relevant te blijven. Ter verhoging van de fiets- en voetgangersveiligheid dienen deze verkeersstromen zoveel mogelijk gescheiden te blijven, in letterlijke zin, zeker aangezien deze kwetsbare verkeersdeelnemers vaak zichzelf in gevaar brengen t.o.v. de automobilist door vrij en relatief onbelemmerd de verkeersregels en zelfbescherming niet heel serieus te nemen. Er moet een Utrecht zijn waar naast de fiets en voetganger óók de automobilist zeer welkom is (nogmaals, liefst met moderne, veilige, elektrische voertuigen).

Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en de straten rustiger en veiliger.
Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Ik vind het mooi dat er veel aandacht is voor bewegen, oa door fietsen en lopen. Wat mij persoonlijk wel opvalt is dat fietsers alle vrijheid krijgen, zelfs zover dat er nauwelijks nog gehandhaafd wordt op de verkeersregels. Door rood rijden is toch eerder regel geworden dan uitzondering. Waarom wordt hier relatief weinig aan gedaan? Ik denk nl. dat het helpt bij acceptatie van andere weggebruikers dat zij minder ruimte krijgen.

Het fietsgebruik groeit ongeveer 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat in 2040 75% meer fietsers zijn dan in 2015. Deze enorme groei vraagt om meer ruimte voor de fiets. Een van de pijlers hiervan is het inzetten op een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. (zie ook paragraaf 6.2 van het Mobiliteitsplan 2040).

Waarom wordt er gericht om op 10 minuten afstand overal te kunnen zijn, wat vooral gericht is op veel mobiliteit. En niet op “decentrale hubs” waarmee hetzelfde bereikt kan worden en wat minder verkeersbewegingen betekent? Ik snap het echt niet.	Wat u betoogt wordt inderdaad gedaan. Er wordt ingezet op meerdere stadskernen, of zoals u het noemt decentrale hubs. Op deze plekken komen alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik. Ze komen daardoor dichtbij ieders woon- en werkomgeving. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen. U snapt het dus juist heel goed, maar heeft 10-minuten wellicht opgevat als in 10 minuten door de gehele stad te kunnen reizen’
Waarom kunnen inwoners van Nieuwegein met de tram wel al om 06.00 op het Centraal Station zijn, terwijl de bus uit de Utrechtse wijk pas na 6 uur vertrekt? Mooi dat de bushalte straks op 10 minuten is maar als er geen bus rijdt heb je er nog niets aan...	Wij snappen uw frustratie, maar dit wordt niet in de RSU geregeld. Met vragen over dienstroosters openbaar vervoer kunt u terecht bij de OV bedrijven of de provincie.
Hoe staat het met de treinverbinding richting Almere. De verbinding is nu van een te lage kwaliteit voor de verbinding tussen deze 2 grote gemeenten. Mensen stappen , ook voor corona, over van ov naar de auto omdat de autoverbinding veel sneller en beter is.	Wij zijn het met u eens dat goede ov bereikbaarheid mensen stimuleert om de auto vaker te laten staan.
Mobiliteit: waarom staat er voor de NRU geen tunnel ingetekend? Dat zou heel goed passen in jullie strategie. Hij hoeft er nog niet in 2021 te liggen, je hebt er jaren de tijd voor	Er is al een lopend project met als doel de NRU te vernieuwen. Door aanpassingen aan de weg en verbetering van de doorstroming maken we de leefomgeving veiliger en beter en de overlast voor omwonenden minder. De NRU is het noordelijke deel van de Ring Utrecht. Een ondertunnelde NRU past niet binnen het mobiliteitsbeleid. (zie pag 100 van het mobiliteitsplan)
De focus ligt op wandelen, fietsen en OV. Worden huidige auto gebruikers dan ook benadeeld in het aankomende plan, en is het voor auto’s dus moeilijker?	Alle bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Minder auto's in de straat gaat enkel als op slechts enkele minuten lopen zeer veel parkeergelegenheid gecreëerd wordt, inclusief snelle in-/uitvalswegen. Zijn die onderdeel van het plan?	In de parkeervisie staat beschreven hoe de gemeente aankijkt tegen "parkeren op afstand". *Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden*, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie.
Wat zijn de plannen voor uitbreiding van deelauto's?	We willen autobezit versneld laten veranderen naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Door voertuigen te delen worden ze beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor ze te stallen of te parkeren. 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 (zie pag 60 van het mobiliteitsplan)
Even heel praktisch he, maar de mensen die een auto nodig hebben voor hun werk bijvoorbeeld, waar moeten die de auto kwijt?	Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. In de parkeervisie kunt u hier meer over lezen
Mooi plan, minder auto's, maar er zullen toch ook veel auto's blijven. Waar laten we die?	Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. . In de parkeervisie kunt u hier meer over lezen
De stad laten groeien en gelijktijdig het aantal auto's terugbrengen. Betekent dit iets voor de huidige/toekomstige parkeernormen?	ja, dat staat beschreven in de module Parkeernormen van de parkeervisie.
Hoe verhoudt de toename van woningen zich tot verlaging/ gelijkhouden van het aantal auto's in wijken waar geen parkeerregulering is? (of te wel: waar gratis parkeren is en dus de parkeernorm geldt)	In de module Parkeernormen van de parkeervisie staan voorstellen voor het aanpassen van de parkeernormen. Wanneer sprake is van parkeeroverlast dan is invoeren betaald parkeren een middel om dat tegen te gaan (zie ook module aanpak betaald parkeren).

Er komen steeds meer fietsstraten (“auto te gast”). De afgelopen sneeuwweek heeft bewezen dat die straten extra vaak schoon gemaakt moeten worden om het fietsverkeer in stand te houden. Nu waren de meesten langdurig smerig terwijl ‘echte’ fietspaden snel en goed schoon waren. Eigenlijk ben ik tegen fietsstraten. Ik mag ook niet op de snelweg fietsen. Scheiden, niet combineren!	Voor de inrichting van een straat als een fietsstraat hanteert de gemeente de richtlijnen van CROW. Het gaat hierbij om straten die een belangrijke schakel zijn in het fietsnetwerk. Geen hoge autointensiteit op de desbetreffende weg daarbij een is vereiste.
Zijn die knooppunten routes ook d.m.v. van een soort tram/ lightrail/metro met elkaar verbonden	Het is onze ambitie om een tramverbinding tussen de knopen aan te leggen, te beginnen met een tramverbinding aan de oostkant en aan de zuidkant (zie ook paragraaf 5.2.5 Mobiliteit).
De stad zal relatief vergrijzen, zeker als er niet voldoende gezinswoningen komen. Wordt hiermee rekening gehouden, met name bij mobiliteit?	Utrecht wil een inclusieve stad 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.
Meeste reizigers gebruiken een app voor reistijd met OV, als de spaken sneller blijven dan het wiel, dan zullen mensen via de spaken blijven gaan?	Apps worden aangepast aan nieuwe situaties. Daarnaast is snelheid een aspect.
Hoe zien jullie die tramroute tussen Station Lunetten, Rijkswaterstaat en Papendorp voor je? Het lijkt erop dat het complete buffergroen van Lunetten, de Utrechtse wijk met de hoogste geluids- en fijnstofbelasting, wordt opgeofferd .	Deze tramverbinding vraagt om een zorgvuldige inpassing. Dat is een van de opgaven van Utrecht Oost tot 2040 (zie pagina 145).
Ik heb zowel de RSU als de mobiliteitsvisie van Utrecht bestudeerd. Het valt mij daarbij op dat de connectie tussen beide ‘beperkt’ is, vooral mbt potentieel van duurzaam vervoer over water. Hoe wordt naast het OV/fiets/wandel/auto en daarmee traditionele WEGverkeer gebruik gemaakt van WATER? Juist voor een stad die gebouwd is op/om het water!	Efficiënter en schoner goederenvervoer, waarbij wij ook inzetten op vervoer over water is een van de doelen van het mobiliteitsplan. De gemeente zet in op stimulering van bevoorrading van winkels (in de binnenstad) en schone logistiek via goederenvervoerhubs. Een aantal vaarwegen zijn naast en overslagpunten onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water.

Ga nu eerst eens de bestaande fietsroutes onderhouden! Gaten in het wegdek. Geen voorrang op afslaand verkeer en vooral: zorg dat de verlichting brandt en blijft branden. Er zijn fietspaden aangelegd zonder verlichting. Schandalig!!	Het fietsgebruik in Utrecht groeit jaarlijks tussen de 3% en 5%. Dat betekent dat een schaalsprong fiets nodig is met meer fietsvoorzieningen die snel en comfortabel zijn. Onderhoud speelt hierbij een rol.
In de RSU blijft de polder Rijnenburg vrij van woningen. Is het naast verdichten niet logisch om ook Rijnenburg op te nemen als woonlocatie gezien de woningnood in Nederland. Hoe ziet de Gemeente Utrecht deze opgave?	De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn).
U gaat verdichten met huizen en verkeer terwijl de stad het verkeer nu al niet aankan los eerst de huidige verkeerschaos aan	De verdere verdichting van de stad vraagt de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's. Het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit past binnen de ambitie "Gezond stedelijk leven voor iedereen". We zien nu al dat het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik.
Niet iedereen kan lopen en/of fietsen (ik ben gehandicapt), hoe gaat dat er straks uitzien, ook voor ouderen?	Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Alle bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar.
In Lunetten staan parkeerterreintjes leeg en parkeert iedereen voor de deur, ook al zijn daar geen parkeerplaatsen. Is er wel onderzoek gedaan naar bereidheid om auto verder van huis te parkeren? Een van de redenen om voor de deur parkeren is auto inbraak op plekken waar minder zicht is. Mbt tram? Waarom keuze voor tram? Huidige tram rijdt vaker niet dan wel.	Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. In de parkeervisie staat beschreven hoe de gemeente aankijkt tegen "parkeren op afstand".

De regering, rijksoverheid maakt het aantrekkelijk om met de auto te rijden. Uitbreiding van snelwegen etc. Komt dit niet in conflict met deze plannen? Hoe krijgen jullie de rijksoverheid mee?	Het Rijk wil dat Nederland bereikbaar blijft. Daartoe wordt geïnvesteerd in wegen, spoorwegen en vaarwegen. Wij werken samen met Rijkswaterstaat. Zo willen we met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring, onder meer door het aantal auto's in de spits te verlagen (zie pag 100 van het Mobiliteitsplan).
De aansluiting vanaf de ring naar zuilen is steeds verkeers intensiever, langs deze weg wonen heel veel mensen. hoe past dit binnen de RSU? rekening houdend met de stadsboulevard. we maken ons zorgen om sluipverkeer, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit rondom deze straten, de aanpassingen zijn in sommige gevallen een extra belasting voor de wijken.	We begrijpen uw zorgen. Het is onze inzet om het autoverkeer niet verder te laten groeien.
Hoe willen jullie het USP aanwijzen als knooppunt van de groei zonder buiten de huidige "rode" contouren van het USP te willen bouwen?	Door verdichting en transformatie is er ruimte voor extra programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP. De gemeente ontwikkelt momenteel een gebiedsvisie voor USP.
hoe wordt Amelisweerd meegenomen in de plannen tot 2040?	Met de (verdere) ontwikkeling van het USP en Lunetten-Koningsweg zal de druk op de recreatiegebieden in de oostkant van de stad verder toenemen. Daarvoor is in de RSU opgenomen dat het landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten wordt uitgebreid: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.
Waarom staan in de tabel op p.160 geen werkplekken in Overvecht? Als er ergens werkplekken nodig zijn is het in Overvecht, waar de werkloosheid het hoogst is van de stad. Ik vind het echt onbegrijpelijk als je wilt dat met de groei van woningen ook werkplekken moeten stijgen	Deze tabel geeft enkel de arbeidsplaatsen op de grotere werklocaties weer. Daarnaast komt een groot gedeelte van de nieuwe arbeidsplaatsen in de wijken zelf. De omvang van de bedrijven/banen is echter veel kleiner. Denk aan onderwijs, zorg, maatschappelijke dienstverlening, detailhandel en andere banen. Omdat deze verspreid zijn over de gehele stad (en dus ook in Overvecht) zijn deze niet apart opgenomen in de tabel. In de definitieve versie van de RSU zal dit worden aangepast.
Wordt het gebied waar de waterzuivering ligt (grens Overvecht/Ondiep) ook volgebouwd met woningen? En zo niet, wat wordt daar dan gebouwd?	Er wordt een tijdelijke invulling gegeven aan het zuidelijk deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies. Ook wordt er een onderzoek gestart voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.

Overvecht is al groen en we hebben alles al binnen 10 minuten. Ik zie dat verdichten hier ten koste gaat van licht, lucht en ruimte en waardevol groen. Hoe houden jullie rekening met de cultuurhistorie en sterke punten van de stedebouwkundige opzet van onze wijk.	De cultuurhistorie en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven.
Ik zie niet wat het beleid is tot 2030. Wat is nu het beleid vanaf nu tot 2030?	In deze nieuwe RSU kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst. Er staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke gevolgen van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030 Tot 2030 gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd. In deze RSU zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur (zie hoofd Hoofdstuk 7 Uitvoeringstrategie van de RSU 2040).
Ik zie in het plan geen extra sportvelden op daken zoals bijvoorbeeld op de ikea, Waarom niet? Het zou een mooie oplossing zijn voor het sportruimte tekort.	Dat zou zeker kunnen, want dit is inderdaad een mooie oplossing voor het ruimtetekort. Maar vraagt natuurlijk ook een grote investeringen en eisen aan de gebouwen qua oppervlak en constructie. Daarom is dit nog niet concreet benoemd in de RSU, maar wanneer zich een kans voordoet dan gaat de gemeente hier zeker naar kijken hoe die kan worden benut.
De sport op USP heeft al gigantische capaciteitsproblemen, maar hier is vanuit de gemeente niet het plan om uit te breiden. Het USP wordt volgens het RSU het knooppunt van de groei van Utrecht, dus er moet veel meer sportcapaciteit komen op het USP. Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat het gebied wat het knooppunt van de groei gaat worden ook nog gezond, voldoende kan sporten?	In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt.

Fijn dat jullie het belang van studenten in de stad inzien ! Willen jullie dit ook laten zien door je als gemeente in te gaan zetten voor een gezonde student, dus de studentensport?	In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt
Worden sportfaciliteiten per deelgebied waar wordt gebouwd parallel daaraan verwezenlijkt? Of worden die sportfaciliteiten eerder opgeleverd dan de woningen?	We proberen dit in ieder geval gelijktijdig te realiseren bij voorkeur eerder. Hoe we dit kunnen doen werken we uit in een implementatieplan.
Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat er nog gesport kan worden op de knooppunten van de groei (bijvoorbeeld het USP)?	In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt.
Is er ook gekeken naar de manier van subsidiëren van de sport? Want door te focussen op de accommodaties, valt de studentensport nu soms net buiten de boot bij de gemeentelijke subsidies, omdat die sporten op de grond van de universiteit (en niet van de gemeente).	Nee de RSU is een document voor de fysieke leefomgeving en gaat dus over de ruimtelijke ontwikkeling. Het subsidiëren van sport staat hier niet in.
sporten op de daken van de Jaarbeurs. Doen!	Momenteel wordt gewerkt aan een omgevingsvisie Jaarbeurs. Binnen deze ruimtelijke ontwikkeling kan ook gekeken worden naar Sport op het daken van de Jaarbeurs.
Is het mogelijke bestaande (huur-)woningen met bouwaanpassingen bewoonbaar te maken voor twee een-persoonshuishoudens. Ik hoorde dat veel ouderen in veel te grote woningen blijven wonen door gebrek aan alternatieve woonruimte.	Utrecht kent een aanzienlijk aantal woningen voor gezinnen met kinderen. Deze worden niet optimaal benut, bijvoorbeeld omdat kinderen uit huis zijn gegaan. Wij zouden graag de doorstroming op gang brengen. Deze grotere woningen kunnen dan toekomen aan de grotere huishoudens (van de toekomst), die dan vervolgens een kleinere woning achterlaten.

Is het waar dat steeds meer winkels in de binnenstad blijvend leeg komen te staan? Kunnen die een woonbestemming krijgen (voor ouderen/studenten bv) Dezelfde vraag voor kantoorpanden in de stad Utrecht...	We kijken altijd naar mogelijkheden om panden naar wonen te transformeren. Tegelijk moeten we altijd oog houden voor voorzieningen zoals winkels en werken. Zonder deze voorzieningen is het niet prettig wonen. We streven naar een balans.
Hoeveel studenten woningen komen erbij?	Om uiterlijk in 2030 een evenwicht te bereiken in vraag en aanbod zullen de gemeente, UU, SSH en andere huisvesters zich inzetten voor de start bouw van nog eens 2.000 structurele eenheden bovenop de bestaande planvoorraad van ongeveer 3.500 eenheden (inclusief 400 tijdelijke eenheden). Daarbij hanteren we een netto berekening (dus gerealiseerde aantallen met aftrek van verlopen eenheden (sloopcomplexen en tijdelijke eenheden)
Gezinnen willen graag een huis met een tuin (uitzonderingen daargelaten). Worden die ook gebouwd in de vier nieuwe stadscentra? Of is daar een extra uitleglocatie voor nodig?	In samenwerking met de regio is een onderzoek uitgevoerd naar de kwalitatieve woonbehoefte. Dat onderzoek laat zien dat de grootste vraag uitgaat naar een stedelijk woonmilieu. In de gebiedsontwikkelingen die we de komende perioden opzetten zullen naar mogelijkheden om woningen voor gezinnen te bouwen, die ook passen bij de woonbehoefte. In hoofdstuk 5.3 hebben we dit verder toegelicht.
Mooi al die vergezichten, maar veel mensen kunnen op dit moment geen betaalbare woning vinden. Maken jullie ook prestatie afspraken om op korte termijn meer nieuwe woningen te bouwen? En zo ja, op welke termijn?	Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen
Vastgoed ontwikkelaars en sociale cooperaties bouwen veel, in hoeverre krijgen initiatieven de kans. Bijvoorbeeld ouderen. En in hoeverre past deze Visie met de winstjargon van ontwikkelaars en de afgestoten verantwoordelijkheid van de cooperaties (alleen bouwen)	De gemeente Utrecht heeft een Kwartiermaker woonconcepten aangetrokken. Deze kijkt naar kansen in bestaande gebiedsontwikkelingen voor bewonersinitiatieven en innovatieve woonconcepten. Ook kan hij mensen helpen die over een locatie beschikken de juiste richting wijzen om plannen tot uitvoering te brengen.
Er wordt aangegeven dat er juist combi-functies wonen&werk zijn, ik zie daar juist vanuit logistiek/bouw nog geen echte aanknopingspunten. Hoe worden die functies gecombineerd?	We streven naar een gemengde stad waar verschillende functies worden gecombineerd. Dat gebeurt op verschillende manieren: van verschillende functies in een gebouw, een woonwijk met ruimte voor bedrijvigheid tot een gebied met zowel kantoor- en woongebouwen.

Studenten wat meer bij de Uithof laten wonen, dat zorgt ook voor minder druk op de infrastructuur en mobiliteit. Dat zie je in meer wereldsteden. Ook prettig voor hen ... ze ontmoeten elkaar etc...	We zien mogelijkheden om rondom het USP een fors aantal studentenwoningen toe te voegen. Dichtbij de onderwijsinstellingen die daar gevestigd zijn.
De woningen met een tuintje zijn nu niet en nooit niet betaalbaar voor de lagere inkomens	De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht.
Hoeveel woningen zijn in Leidse Rijn, Veldhuizen en Vleuterweide gerealiseerd per 1-1-2021?	De bestaande woningvoorraad van Veldhuizen en Vleuterweide (subwijk) bedraagt 9.739 woningen. Leidsche Rijn (wijk) bevat 16.649 woningen. Via deze link treft u de groei van de woningvoorraad van de afgelopen 5 jaar in de subwijken van Leidsche Rijn. (bron: wistudata.nl)

Ik hoor zeggen dat er ruim voldoende woonruimte is voor gezinnen met kinderen, oa huizen met tuin. Tegelijkertijd zie ik om mij heen dat er meer en meer studio's en appartementen komen (bijv. door verbouw van oude schoolgebouwen). Ik zie dat hierdoor ook een hogere druk op de omgeving ontstaat, en dat de woonomgeving anoniemer wordt. Er is bij dit soort woningen meer verloop dan bij gezinswoningen, en mensen in de buurt kennen elkaar daardoor slechter of zelfs niet. Dat draagt niet bij aan een goede en leefbare woonomgeving. Wat is de balans waar naar gestreefd wordt? Kan daar een getal aan gekoppeld worden?	Er bestaat geen eenduidig cijfer voor 'omgevingsdruk'. Wel is Utrecht de leefbaarheid en vitaliteit van wijken sinds vorig jaar actief gaan monitoren. Deze kennis wordt in gebiedsontwikkelingen betrokken. Daarnaast kijken we op welke wijze we in nieuwcomplexen/blokken binnen gebiedsontwikkelingen een nieuwe versie van de ouderwetse 'hofjes' kan realiseren om 'anonimiteit' te voorkomen. Bijvoorbeeld door een gemeenschappelijke tuin of ruimte op te nemen waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten. In de bestaande stad worden bestaande woningen omgezet naar kamers en gesplitst. Daardoor komen er meer mensen in een buurt wonen en kan de leefbaarheid anders worden ervaren. Om de leefbaarheid in gebieden te borgen is sinds 2019 de leefbaarheidstoets onderdeel van de vergunning voor omzetten en splitsen. Het transformeren van gebouwen leidt overigens niet per sé tot een grotere druk op de omgeving; er ook een bestaande situatie.
Is er ruimte voor woningen met grote gezinnen en of met een kleine portemonnee?	De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht.

Bijlage 3

Inbreng van de DNU op de RSU 2040

VRAGEN

1. Inhoud

a. Wat zijn prijsopdrijvende effecten: in barcode zitten veel elementen die daar (met de beste bedoelingen) bijdragen aan prijsopdrijvende effecten.
Zonder het duiden van de elementen kunnen we niet goed ingaan op deze vraag. Graag willen wij daar over door spreken bm in een van onze bijeenkomsten.

b. Hoe borg je betaalbaarheid? Is de stad straks ook voor gezinnen en middeninkomens? Als je de stad ook voor gezinnen betaalbaar wilt houden, dan is de conclusie dat het gaat om behoud van diversiteit maar dat er ook andere aantrekkelijke opties mogelijk zijn.
We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen. Verder hebben we in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop

c. Wat zijn per gebied ambities t.a.v. groen, laadvermogen, hele barcode?
De ambitie is om stadsbreed de opgave van alle elementen waar mogelijk te realiseren. Dit verschilt in de inzet of aantallen per gebied. Door vraag, aanbod van ruimte, keuzes voor de kwaliteit etc. Dit willen we straks gaan monitoren zodat beide in evenwicht komen te zitten. Het denken in deze verstedelijking en het realiseren daar van vraagt ook een paradigma shift van alle partijen betrokken bij de ontwikkelingen van de stad. Door het niet verabsoluteren van onderdelen van de barcode zijn ze allemaal belangrijk en zal er in het geheel een afweging gemaakt moeten (kunnen) worden.

d. Wat is de invloed van de RSU op de omliggende gemeenten?
Er is een directe relatie tussen stad en regio (de stad is de regio en andersom) voor een heel aantal vraagstukken/ opgaven. Er wordt door de regio een REP gemaakt (RSU voor de regio). De basis voor de inzet van de gemeente is de RSU 2040.

e. Hoe wordt het energievraagstuk (financieel) opgelost?
De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk. Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden.

2. Investeringsstrategie

a. Gemeenten lijken nu te verdienen aan vastgoedontwikkeling. Waarom neemt gemeente maatschappelijke kosten niet voor rekening?
Het is een misverstand dat gemeenten in het algemeen verdienen aan vastgoedontwikkeling. Daar waar vanuit grondpositie en specifieke ontwikkelplannen een positieve grondexploitatie ontstaat, wordt deze in principe weer geherinvesteerd in de stad; zo staat het omschreven in de investeringsstrategie, en wordt het ook in de praktijk gebracht. Daar waar mogelijk neemt de gemeente de kosten voor de ambities voor haar rekening; zie het aandeel van ca € 2,4 miljard uit gemeentelijke dekkingsbronnen dat in de investeringsstrategie wordt gepresenteerd.

b. Zorg om betaalbaarheid. Als je het aanbod vergroot, druk je de prijs en hou je de stad bereikbaarheid voor veel groepen. Hoe zet gemeente in op faciliteren van partijen die woningen bouwen, verhuren en/of beheren? Bijvoorbeeld regelgeving, grondprijzen, tempo maken.
In het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat op hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente samen met andere partijen de stad wil maken. Zij worden bij voorkeur vroeg in de planvorming betrokken, en de gemeente staat hierbij open voor vernieuwende ideeën. Het groeitempo is een belangrijke factor bij het ontwikkelpad, waar ook aspecten als de barcodeontwikkeling bij worden afgewogen. Omdat de mate waarin en de wijze waarop plannen gefaciliteerd kunnen worden afhangt van de specifieke situatie, zal het realisatietempo per gebied of project kunnen verschillen. De grondprijsbepaling wordt jaarlijks vastgelegd in de grondprijzenbrief.

3. Proces

a. Hoe breng je visie en werkelijkheid buiten (speculatie, versnippering en bedrijfsvoering) bij elkaar?
Volgend op de RSU wordt de uitvoeringsstrategie verder uitgewerkt en komt er een implementatiestrategie.

b. Ambities vanuit expertise prachtig, maar hoe kijkt de Utrechter hiernaar?
In deze reactienota treft u het resultaat aan van de participatie en inspraak.

Inbreng om mee te geven:

1. Koers
- Houd lange termijnvisie vast, blijf koersvast. Dit helpt ook in afwegingen tussen korte termijn en lange termijn effecten.
- Maak je lange termijn doelen scherp: bijv. inclusieve stad.
- Wees helder in wensen. Veelvoud van ambities kan ook leiden tot disbalans. Maak per gebied keuzes, niet alles kan overal
- Leg koers en wensen vast in kaders

2. Inhoud
- Verdere vertaalslag RSU nodig, o.a. hoe groen in de barcode zich verhoudt tot andere vraagstukken
- Werk RSU en barcode uit op gebiedsniveau.
- Concentreer je op grote knopen en bepaal samen hoe en waar je verdichten en vergroenen in balans gaat brengen
- Verdichten en vergroenen en mobiliteitsopgave zien we als communicerende vaten.
- Flexibiliteit: hou ruimte in gebieden voor toekomstige veranderingen

3. Proces
- Zorg voor concrete planning plus mijlpalen en monitoring
- Zorg voor voldoende capaciteit in organisatie, een heldere organisatiestructuur en escalatieladder

4. Samenwerking in uitvoering
- de rol van de bewoners is ook heel belangrijk en mede bepalend voor balans.
- Bewuster afstemmen bij ontwikkeling wat de bijdrage van de marktpartijen zou kunnen zijn in het totale vraagstuk. Als marktpartijen meer zekerheid hebben, kunnen ze ook meer kennis kunde en geld inzetten tbv gebied en zijn we echt een partner
- Kies voor samenwerking met partijen die koersvast zijn en blijven. Onderzoek of partijen zich aan RSU willen binden (voorbeeld Stadsakkoord Wonen)
- Zoek samenwerking in de regio. voor OV, fietspaden, woningbouw
- Samenwerking in lobby naar andere overheden; nog meer uitstralen dat we voor dezelfde zaak gaan

Bijlage 4

Verslag van de bijeenkomst voor ondernemers

De bijeenkomst startte met een presentatie over de RSU 2040 waarbij het thema Werken werd uitgelicht.
Deelnemers spreken zich uit over de korte reactieperiode. Ondernemers en bedrijventerreinen hebben ook doorlooptijd nodig om tot een gezamenlijk standpunt te komen, zes weken is erg kort. De inspraakperiode van 6 weken ligt helaas vast, we hebben er geen invloed op om deze periode te verlengen. Een paar oplossingsrichtingen om toch te kunnen reageren:

- Ondernemers(-vertegenwoordigers) kunnen extra in gesprek met Jesse van Elsberg, waarbij het mogelijk is in te zoomen op de specifieke situatie van de ondernemers of een bepaald gebied. Interesse? Neem dan contact op met ruth.van.der.kam@utrecht.nl.
- Het is niet nodig om specifiek op de inhoud van de RSU te reageren. U kunt ook aangeven welke bedrijfs-/gebiedsbelangen u heeft en dat u het belangrijk vindt dat deze meegenomen worden in de RSU. Inspreken kan door een e-mail te sturen naar: rsu@utrecht.nl. Geef daarbij altijd uw naam (met eventueel organisatie), adres, postcode en woonplaats door.
- Het is ook goed ook om te weten dat de RSU een koersdocument is dat de kaders biedt voor de uitwerking van andere plannen zoals gebiedsvisies en bestemmingsplannen. Ook bij deze plannen is inspreken mogelijk.
- Meer informatie over de RSU en de inspraakprocedure staat op: utrecht.nl.RSU 2040.

Terugkoppeling deelsessies

Kantoren

- De kantorenmarkt is fors in verandering, het karakter van kantoren verandert, ontmoeting wordt belangrijk. De meningen wisselen over wat dit dan precies betekent voor onze sturing en regie op het programma. Het gesprek met de stad is van belang. Haal zoveel mogelijk informatie op bij verschillende partijen en belangenbehartigers. Deelnemers geven aan dat het ook nodig is om -gezien de groei van het aantal arbeidsplaatsen- met de provincie in gesprek te gaan. Uit de gesprekken blijkt dat het best een lastig onderwerp is waar je op verschillende manieren tegenaan kunt kijken.
- Er is veel aandacht voor circulariteit en duurzaamheid in de RSU. De vraag is of dit thema's zijn die zichzelf regelen of dat je daar vanuit de overheid op moet sturen.
- Er werd aangegeven dat het belangrijk is om partijen die kwaliteit willen toevoegen voldoende ruimte te bieden. Nu zijn er vaak restricties, zoals de voorverhuureis. Deze eis maakt het lastig om locaties te ontwikkelen, want een gebouw gaat pas leven als het in aanbouw is en je er fysiek rond kan lopen. Ook gaven deelnemers aan dat er flexibele ruimte nodig is, waarbij het mogelijk is om kantoren neer te zetten op verstandige plekken waar dat nodig is.
- Goede bereikbaarheid is een aandachtspunt. Kantoren moeten op een adequate manier goed bereikbaar zijn. Het is belangrijk om goed na te denken over ontsluiting van Utrecht, waarbij het noodzakelijk is om het centrum op de lange termijn te ontlasten.

Retail

Een deelnemer gaf aan dat de ambitie van de RSU mooi is en Utrecht aantrekkelijk en toegankelijk maakt voor nieuwe bewoners. We hebben besproken wat in het kader van de 10-minuten-stad voor voorzieningen nodig zijn in de toekomst. Daarbij is het belangrijk om de fijnmazigheid te borgen (boodschappen en voorzieningen dichtbij) en zorg te dragen voor de juiste functiemix. Soms vraagt dat ook specialisatie op basis van

de karakteristiek van het winkel-/voorzieningengebied. Inzet op beleving en passende marketing/promotie. Hoe omgaan met intensivering van bebouwing? Veelal hoogbouw, wat vraagt om aantrekkelijke plinten te realiseren. Daarbij kan een veelheid van functies ingezet worden: van bedrijvigheid, sport en maatschappelijk, tot cultuur en horeca. Combinaties achten we haalbaarder dan monofunctionele invulling. Uitdagingen zijn er ondermeer ten aanzien van het mobiliteitssysteem; bijvoorbeeld de transformatie naar elektrisch en zelfrijdend vervoer.

Bedrijventerreinen
In deze deelsessie is een aantal vragen beantwoord:

Wat zijn de plannen in Lage Weide tegen het spoor (4e kwadrant)?
Dit is een knooppuntontwikkeling (RSU) met intensivering bij Leidsche Rijn (met op termijn een intercitystation punt, niet met wonen). Het uitgangspunt hier is kantoren, bedrijven eventueel gecombineerd met leisure en onderwijs. Door het stapelen van functies kun je inzetten op intensivering/meer werkgelegenheid, in dit geval in combi met leisure en onderwijs (Lage Weide als leerwerkgebied). In de visieontwikkeling gaan we kijken naar de exacte invulling.

Past de magazijnverhuur van bouwmaterialen in de plannen?
Dat is mede afhankelijk van de werkgelegenheid die het oplevert. Aan de hand van een visieontwikkeling op het 4e kwadrant kunnen we kijken of zittende bedrijven zijn in te passen of gecombineerd kunnen worden met andere bedrijfsfuncties.
En hoe wordt circulair/duurzaam bouwen gerealiseerd?
Utrecht is bezig met de circulaire bouwhub-ontwikkeling op Lage Weide. De gemeente wil naast Lage Weide en werkspoorkwartier ook Strijkviertel ontwikkelen tot circulair duurzaam ecosysteem.

De ruimte is krap in Utrecht, het kan allemaal maar nét, waarom is er niet ruimer gepland. Er is een spanningsveld met mobiliteit, hoe wordt ondernemerschap hier recht gedaan?
De ruimte is inderdaad schaars, daarom zetten we in op intensivering en kijken we naar bedrijven met meerwaarde voor de stad. Ook kijken we samen met de regio hoe we dit kunnen invullen/oplossen. Mobiliteit is noodzaak. Neem Merwedekanaalzone: dit kan niet ontwikkeld worden zonder goed OV. Daarbij geldt dat eerst het OV op orde moet zijn voordat we daadwerkelijk kunnen ontwikkelen. We zijn hiervoor ook afhankelijk van investeringen vanuit het Rijk en werken dus ook samen met het Rijk. Intensivering vindt plaats samen met marktpartijen, als gemeente zijn we faciliterend. We hebben elkaar zeker nodig. Mobiliteit is een groot vraagstuk waarbij we duidelijk moeten inzetten op volgordelijkheid.

Welke bedrijvigheid wordt er op Utrecht Science Park ontwikkeld? En hoe zit het hier met de mix werken/wonen?
Op USP zetten we in op intensivering (en transformatie) van R&D bedrijvigheid op het gebied van life sciences (dit is de focus -en de kracht- van USP). Er komen extra woningen, maar alleen gericht op studenten en USP-gerelateerd wonen (zoals expats en verpleegkundigen).

Wat gaat er precies gebeuren in Kanaleneiland (deelgebied 6)? Bereikbaarheid is ook daar een groot (groeiend) probleem is.
Deelgebied 6 zal worden getransformeerd naar woon-werkgebied met een stevig aandeel voor werken. De insteek is om het aantal vierkante meters kantoorruimte, en daarmee de werkgelegenheid, te behouden. Ook hier is een goede ov bereikbaarheid essentieel.

Blijft de bedrijvenfunctie van Oudenrijn dezelfde?
De bedrijvenfunctie van Oudenrijn blijft behouden. Daar waar ruimte vrij komt kunnen we, mede op initiatief van en in samenwerking met eigenaren, inzetten op intensivering.

Bijlage 5

Bijeenkomst RSU 2040 voor sportverenigingen, 23 februari 2021

De volgende vragen zijn tijdens de bijeenkomst gesteld en beantwoord:

- Betekent dit dat de RSU 2030 volledig vervalt?
- Waarom ontbreekt de auto in dit document?
- Is er ook een inventarisatie van wensen van de bestaande verenigingen? Met betrekking tot uitbreiding maar ook nieuwe ontwikkelingen?
- Is er ook een beeld van de leeftijden van nieuwe sporters? Kunnen we bijvoorbeeld veel student & starters verwachten? 35+ of 55+? Goed om te weten en rekening mee te houden bij vernieuwing /uitbreiding van het sportaanbod
- Wij zijn een voetbalvereniging en willen weten waar we de toekomst rekening mee moeten houden.
- En is er een visie omtrent het roeien? De roeibaan in Rijnenburg is ingetekend.
- Ben benieuwd naar de zwembaden. Grote vraag voor zwemmen en waterpolo.
- Hoe wordt gestimuleerd om ook sportief naar een sportlocatie te komen
- Hoe zit het met de ontwikkeling van skateparken voor de jeugd. Ik zie dat niet terugkomen in de RSU. Wat kunnen de skateboarders in de toekomst verwachten?
- Is er een concreet plan om de belangen van ongebonden sporters in kaar te brengen, en daar concreet vorm aan te gaan geven? Hoe maken we de stad aantrekkelijk voor de ca 100.000 hardlopers in de stad? De 10-duizendenracefietsers?
- Ik zie dat er erg uitgegaan wordt van multifunctioneel ruimtegebruik. Dit valt met topsport vaak niet te rijmen. Waarbij een ruimte juist toegespitst moet zijn op een enkel doel. Is hier ook ruimte voor opgenomen in het plan? Of wordt er vooral gefocust op breedtesport in RSU 2040?
- Met welke verdere input vanuit de verenigingen zou verdere ontwikkeling van de RSU 2040 geholpen zijn?
- Op welke manier wordt de impact van de huidige tijd meegenomen in toekomstige ontwikkelingen op het gebied van sport? Denk aan origine binnensporten toch meer laten plaatsvinden op buiten accommodaties of plekken faciliteren of aanpassen. Inzetten op samen sporten voor volwassenen door meer sport in kleinere groepen of individueel te faciliteren.
- Is er een beeld van sporten die nu nog niet/niet meer in Utrecht kunnen worden beoefend?
- Wordt er rekening gehouden met verlichting? Zodat velden en parken goed ’s avonds gebruikt kunnen worden.
- De ongebonden sporters zoals racefietsers vragen veel ruimte. Dat is mooi maar veiligheid is ook van belang. Houdt ook rekening met andere gebruikers zoals wandelaars, hondenbezitters, etc. Is specificeren van de inrichting niet beter?
- Zou je sport in de openbare ruimte sport niet in barcode scheiden van verkeerstromen?
- Als lopende ontwikkelingen niet lekker stroken met de nieuwe visie, hoe gaan we daar dan ondertussen mee om?
- Hoe gaat het als zo’n visie in de praktijk wordt uitgewerkt en wat blijft er dat nog over als de politiek daar doorheen gaat? Bijvoorbeeld de lessen uit de gebiedsontwikkelingen van Leidsche Rijn (maar in A’dam ook IJburg) Uiteindelijk werd daar het aantal kinderen tov accommodaties onderschat en lijkt het er op dat de financiële component de boventoon voert tov de oorspronkelijke visie.
- Als jullie namens ons een reactie sturen laten jullie dan weten wat de reactie gaat worden?
- Hoe verhoud zich de ontwikkeling van de sprot in Oost in relatie tot verbreding A27 waardoor veel groen verdwijnt en milieu verontreinigd? Vooral in relatie tot sportvelden die aan A27 grenzen.

Bijlage 6

In deze bijlage zijn alle ingediende inspraakreacties op de RSU 2040 zoveel als mogelijk letterlijk opgenomen. Bij enkele reacties is de tekst ingekort en/of zijn foto's en afbeeldingen niet opgenomen in het kader van de leesbaarheid en lengte. Elke inspraakreactie is vervolgens voorzien van een antwoord.

Inspraak-nummer	**Inspraakreactie** Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeld. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	**Beantwoording** Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
1	Mooie ambitie. Maar zou het een toegevoegde waarde zijn als er ruimte wordt opgenomen voor het goederenvervoer en hubs in én om de steden én aan het water? Ben geen expert maar kijkend naar de omgevingsvisies & mobiliteitsplannen van Gemeente Nieuwegein & Gemeente Utrecht zou je verwachten dat hier praktische koppelingen én slimme verbanden onderling zouden zijn. Net als […] zocht ik naar ruimte voor stadslogistiek maar ook naar hubs, assemblageruimtes, circulaire economie, waterwegen en inderdaad lijkt het dat in deze steden in concept nog geen ruimte maken-houden voor lokale bevoorrading, hubs en assemblages in toekomst. In de mobiliteitsplannen van Utrecht en Nieuwegein staat iets over transport over water; er lijkt meer ruimte voor lokale bevoorrading in de toekomst. Het lijkt erop dat gemeentes vervoer over water wel gaan herwaarderen. Voorbeelden: Eelco Eerenberg: schonelucht ambas-sadeurbinnenvaart en Nieuwegeinse motie vervoer over water bieden kansen. Zie ook inspraakreactie 96 .	Op dit moment zijn er stadsdistributiehubs in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Ook is het beleid om (waar zinvol) meer te vervoeren over water. Dit is ook in meer detail opgenomen in het Mobiliteitsplan, waar onder andere de multimodale hub Lage Weide wordt benoemd in relatie tot binnenvaart. Voor uw locatie is van belang dat de gezamenlijke overheden in het gebied werken aan de ontwikkeling van de A12-zone, zoals wij ook hebben beschreven in paragraaf 6.5 van de RSU. De A12-zone is een kansrijke locatie om vanaf 2030 een groot deel van de regionale ambities op het gebied van verstedelijking te realiseren. Er zit een spanningsveld tussen woningbouw bij Westraven en mogelijk op de Liesbosch-west in relatie tot bestaande bedrijvigheid. In samen-werking met rijk en regio onderzoeken we komende jaren wat de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn in dit gebied. Daarnaast onderzoeken Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en Utrecht de komende tijd gezamenlijk, en in overleg met Rijkswaterstaat, of vervoer over water in de regio een plek kan heb-ben in de A12-zone. En zo ja, onder welke voorwaarden (inhoudelijk, periode).

2	Allereerst lof voor de toekomstgerichte totaalbenadering.	Dank.
2	Als inwoner van Lunetten heb ik de volgende opmerkingen: 1 Energiebeleid Lunetten (pg. 116): In de plannen is geen stadsverwarming voor Lunetten voorzien. In het noordelijk deel van Lunetten bevinden zich echter veel middelhoog-bouw complexen. Individuele warmtepompen zijn hiervoor geen optie en verwarming middels elektriciteit vraagt extreme investeringen in isolatie van de bouwkundige schil in deze relatief matig geïsoleerde en complexe gebouwen met complexe VvE's.vEen passend alterna-tief dient geformuleerd te worden voor de wijk Lunetten, voordat de-finitief wordt besloten over het stadsverwarmingnet in de stad.	1 Energiebeleid Lunetten In de RSU staat dat er ruimte gereserveerd wordt voor onder andere warmtenetten. Wat in dit verband passend is wordt nader uitgewerkt in de transitievisie warmte en nog concreter in de daaropvolgende wijkuitvoeringsplannen
2	2 Hoogbouw 'Knoop Lunetten / Koningsweg' (pg. 117): De term 'leesbaar' wordt niet gedefinieerd. Wat wordt daarmee pre-cies bedoeld? En voor welk schaalniveau en welke vorm van mobili-teit? Een gebouw hoeft niet XL of L te zijn om de knooppuntfunctie ervaar-baar te maken. Bovendien levert XL of L hoogbouw niet per definitie de hoogste dichtheid vanwege de daaraan verbonden ruimtelijke en (verkeers)technische randvoorwaarden. Veel deskundigen wijzen hierop. Zie ook onderstaand artikel van Friso de Zeeuw: https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/de-hoogbouwleugen/ Modellenstudies m.b.t. bouwhoogte en bebouwingsdichtheid zijn noodzakelijk voordat beleid voor deze locatie wordt vastgesteld.	2 Hoogbouw Knoop Lunetten/ Koningsweg De term leesbaar heeft betrekking op het stadssilhouet en daarmee de uitstraling/uiterlijke verschijningsvorm van de stad als geheel. In de RSU kiezen we ervoor om de inzet van hoogbouw te koppelen aan de OV-knopen. Dit zijn tevens de plekken waar een groot deel van het stedelijke programma landt. Hoogbouw is geen doel op zich, maar een middel om in hoge dichtheden te bouwen. Dit is nadrukkelijk niet de enige typologie waarin er in hoge dichtheden gebouwd kan en zal worden. In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoor-waarden er binnen deze gebieden met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen.

2	3 Hoogbouw ‘Knoop Lunetten / Koningsweg’ (pg. 118 / 119): Consequenties van intensieve hoogbouw (XL) en hoge dichtheid op de kwaliteit van de directe omgeving lijken onvoldoende onderzocht. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd voor verdere ontwikkeling, maar modellenstudies naar effecten op de omgevingskwaliteit zijn noodzakelijk voordat dergelijk beleid wordt vastgesteld.	3 Hoogbouw Knoop Lunetten / Koningsweg vervolg In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder de knoop Lunetten/Koningsweg met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. Hierbij zal ook worden ingegaan op het sociale aspect van hoogbouw. Welke voorzieningen en woningtypen zijn in hoogbouw denkbaar en mogelijk, en hoe kan hoogbouw aantrekkelijk worden voor zoveel mogelijk verschillende doelgroepen?
2	4 ‘Knoop Lunetten / Koningsweg’ en ‘Verdichting rondom de As van Lunetten’ (pg. 147 punt 2 / pg. 148 kaart): Hoe verhouden de vlekken zich tot de bestaande bebouwing, die er deel van uitmaakt? Deze bebouwing heeft op dit moment woon- en kantoorfunctie, naast diverse publieke functies. De woningcomplexen zijn in het algemeen zowel corporatiebezit als (in toenemende mate) particulier bezit, vaak gemengd (z.g. “gespikkelde” VvE’s). Voor de huidige eigenaren is het met oog op de toekomst van belang dat er duidelijkheid ontstaat over de precieze intenties. Twijfels over de toekomst zullen de motivatie om op korte termijn noodzakelijke investeringen te doen voor instandhouding en verduurzaming remmen en de toch al ingewikkelde VvE-processen ondermijnen. Verpaupering dreigt daardoor, zoals die in de jaren 60/70 in de oudere wijken ook aan de orde was.	Knoop Lunetten / Koningsweg en verdichten rondom As van Lunetten Hoe invulling wordt gegeven aan de vlekken en wat dit betekent voor de bestaande bebouwing wordt nader onderzocht in een gebiedsuitwerking, die volgt na vaststelling van de RSU. Die zal meer inzichten geven over de verdere invulling van deze knopen.

	Nadere definitie / afstemming van de locaties op korte termijn is noodzakelijk.	
2	5 Groene zoom / bufferpark langs A27 en A2 (pg. 147 punt 5 / pg. 148 kaart): Deze groene zoom vormt een belangrijk onderdeel in de fijnmazige groenstructuur van Lunetten. Recreatief en ecologisch is deze zoom van groot belang voor de wijk. Door de aanleg van het OV-traject komt de kwaliteit van dit gebied sterk onder druk te staan. Waarborg voor de kwaliteit daarvan en daarmee de leefbaarheid van de wijk ontbreekt, ondanks de intenties tot behoud.	Groene zoom buffer park De locatie van de OV-ring is indicatief en wordt nog nader onderzocht. Daarbij vormt de bestaande kwaliteit van de omgeving een belangrijk uitgangspunt. Wij willen natuurlijk dat nieuwe infrastructuur daar zo min mogelijk afbreuk aan doet. Wij zullen de volgende zin toe te voegen aan pg. 147/punt 5: Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.
3	Zonnepanelen Haarrijnseplas Ik begrijp dat de gemeente eilanden met zonnepanelen wil aanleggen in deze recreatieplas. Vraag 1: kunnen die panelen niet worden ingebouwd in gebouwen e.d. buiten de plas. Ik vind het landschapsvervuiling.	Zonnepanelen Haarrijnseplas 1: Er zullen ook zonnepanelen worden gelegd op alle gebouwen in de woonwijk Haarrijn, maar dat is niet voldoende om een energieneutrale wijk te realiseren, daarvoor is ook de energie van zonnepanelen op de Haarrijnse plas nodig. Er komt een rand met planten rondom de eilanden, zodat deze goed ingepast worden.
3	Vraag 2: is er rekening gehouden met kinderen die op de plas met bootjes willen varen of zwemmers die de plas willen oversteken. Of worden we geëlektrocuteerd?	2: Er blijft naast de eilanden voldoende ruimte over om de plas over te steken. Eén van de voorwaarden voor de plaatsing van de zonne-eilanden zal zijn dat deze niet toegankelijk zullen zijn en om de veiligheid van recreanten te waarborgen.

4	Ik word hier wel warm van. Wat fijn in zo'n ongelofelijk mooi land te leven waarin we zulke plannen kunnen uitdenken. Het is een voorrecht. Veel succes bij de uitvoering.	Dank voor het compliment.
5	Allereerst wil ik u complimenteren met dit document: de rode lijn van verdichten, meerkernigheid, kwaliteit toevoegen in de openbare ruimte en verduurzamen zijn denk ik de opgaven die inderdaad centraal moeten staan. Ook de uitwerking naar wijken toe is fijn: opgaven zijn al afgewogen en in relatie tot elkaar op de kaart gezet. Dat maakt de RSU al best concreet is haar opgaven. Tenslotte vind ik de stap om eindelijk eens echt in een wijk als Overvecht te investeren heel goed.	Dank voor het compliment
5	1. Hoe gaan we dit doen? Veel vaag taalgebruik wanneer het om uitvoering gaat. "de gemeente gaat werken", "we werken samen", "we zitten aan tafel", wat betekent dit? Hoofdstuk 7.2 is wat mij betreft een uitzondering hierop: zo'n plan verwacht je eigenlijk ook bij de "kleinschalige verdichting in de bestaande wijken", de energietransitie, de ambitie om de auto's de stad uit te krijgen (verdwijnen die parkeerplaatsen vanzelf?) en de openbare ruimte klimaatadaptief te maken. Het liefst natuurlijk als één strategie, zodat er ook nog een gesprek mogelijk is wanneer wijken "aardgasvrij" worden of worden verdicht: wat krijgen mensen ervoor terug?	1. Hoe gaan we dit doen De RSU bevat de hoofdlijn van de uitvoeringsstrategie. Na vaststelling in de Raad zal deze strategie meer gedetailleerd worden uitgewerkt.

5	2. Rol van initiatief in de stad. In de lijn van het vorige punt: Het toppunt van vaag taalgebruik is in het hoofdstuk "samen werken aan de stad". Wat staat hier nou? Wat ik mis: rol van zelfbouwers, coöperatieven, andere vormen van gebiedsontwikkeling, de rol die de gemeente daarin neemt (neem een voorbeeld: Zelfbouwkavels (amsterdam.nl)). zowel faciliterend, sturend, leidingnemend.	In deze paragraaf staat beschreven dat ook marktpartijen en andere initiatiefnemers samen met de gemeente aan de stad werken en dat de gemeente dat ook wil faciliteren. Onze inzet op Wonen, waar onder aandacht voor bewonersinitiatieven, coöperatieven, gebiedsontwikkeling, de rol die de gemeente daarin neemt, maakt onderdeel uit van onze Woonvisie Utrecht beter in balans. Zo heeft Utrecht op basis van deze visie een kwartiermaker aangesteld voor het stimuleren van nieuwe woonconcepten en bewonersinitiatieven.
5	3. Inclusieve stad. Wanneer je dit vertaalt naar ongelijkheid gaat dit in de kern om toegankelijkheid. Hoe zorgt deze RSU voor de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de stad? Het lijkt alsof de enige redenering is: als we meer bouwen, wordt de stad toegankelijker. Dat lijkt inmiddels behoorlijk achterhaald, dus kan het pakket aan maatregelen niet wat uitgebreider? Of in ieder geval de redenatie?	Onze aanpak is inderdaad breder dan bouwen. We zien deze inspraakreactie dan ook als aanmoediging van onze inzet zoals we die in de Woonvisie, Utrecht Beter in balans hebben opgenomen. Een van de (vijf) speerpunten uit de woonvisie richt zich op het beschermen van de bestaande woningvoorraad. Bijvoorbeeld tegen het ongebreideld omzetten en splitsen van woningen, een goed verhuurschap, antispeculatie bedingen en zelfbewoningsplichten bij nieuwbouw enz. We moeten ook realistisch zijn. De oorzaak van de druk op de Utrechtse woningmarkt is het ontbreken van voldoende woningen. Dat kunnen we alleen oplossen door via nieuwbouw en transformatie woningen toe te voegen.
5	Daarnaast heb ik een aantal wat kleinere punten en vragen die de RSU bij mij oproept: a. Circulair 1. Wat verstaan jullie daaronder?	a. Circulair 1. Grondstofstromen zo ontwerpen dat bij de ontwikkeling van de stad er geen negatieve impact ontstaat op het gebruik van de stad, z’n omgeving en de aarde.

5	2. Jullie koppelen de circulariteitsopgave nog niet aan de energietransitie, waarom niet?	2. Binnen de gemeente is afgesproken om de zoveel mogelijk samen op te trekken als het gaat om de circulaire opgave en energietransitie. Zo wordt bij de actie uit het Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 om circulair bouwen in te zetten bij 20 gebiedsontwikkelingen en projecten ook energiezuinig bouwen betrokken en wordt circulariteit ook uitgewerkt bij het ingestelde Energieloket.
5	b. Waterveiligheid / overstromingsrisico en droogte. Klimaatadaptatie bestaat uit 4 thema's, waarvan er 2 missen in deze strategie. Zijn droogte & waterveiligheid niet van belang voor Utrecht? Dat lijkt me sterk toch?	b. Waterveiligheid / overstromingsrisico en droogte. Natuurlijk zijn droogte en waterveiligheid van belang voor Utrecht. Droogte valt onder de sponswerking die wordt benoemd in de RSU in 5.2.1 en waterveiligheid is een thema dat regionaal wordt opgepakt door de VRU en het netwerk Water en Klimaat. Als gemeente zijn we hierbij aangesloten en denken we mee. Daarnaast hebben we de thema’s hitte en wateroverlast beter in beeld.
5	3. Hoe gaan we zorgen dat we de groei van de stad opvangen binnen de "planetaire grenzen" en wat is dus (1 strategie) de rol van biobased materialen?	3. Biobased grondstoffen en -materialen zoals bijvoorbeeld hout spelen een steeds belangrijkere rol bij een duurzame stedelijke ontwikkeling. Onder andere bij de 60.000 nieuwe woningen die we nog in de stad zo duurzaam mogelijk willen bouwen. Utrecht heeft op 10 februari ’21 het landelijk convenant ‘City Deal Circulair en conceptueel bouwen’ ondertekend. Biobased bouwen is daarbij één van de drie speerpunten. Ook wordt er voor de stad en regio gewerkt aan een advies over duurzaam gebruik van hout in de bouw.
5	4. Wat betekent "de gemeente gaat werken aan andere manieren van regelgeving en techniek" wat staat hier?	4. Circulaire economie past soms niet goed binnen de bestaande regelgeving. Daar waar dat nodig en ook mogelijk is zullen zowel landelijk als in de stad regels worden aangepast. Ook worden er ‘technisch’ nieuwe methoden uitgeprobeerd. Onder andere bij de:

		• Omgevingsvisie voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Strijkviertel waarin is geformuleerd dat er circulaire bedrijven kunnen komen, circulaire gebouwen worden gerealiseerd en openbare ruimte circulair wordt aangelegd; • De circulaire uitvraag bij tenderen ten behoeve van een bouwplanontwikkeling; • De circulaire inkoop van de gemeente zelf. Bij da laatste wordt steeds meer de samenwerking uitgevraagd in plaats van een product. Dit doen we om samen met marktpartijen uit te komen op de meest innovatieve circulaire oplossing.
5	c. Luchtkwaliteit: maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren worden nu alleen genoemd bij digitalisering. Natuurlijk zit hier ook de hele binnenstedelijke vervoersverandering in, maar gebeurt er ook iets om de luchtkwaliteitsproblemen door de snelwegen rond Utrecht te verbeteren?	c. Luchtkwaliteit Samen met ander overheids- en marktpartijen lopen er diverse projecten om de hoeveelheid verkeer op de snelwegen rond Utrecht te verminderen
5	d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad, klinkt als: fietsers eerst en o ja, we lopen ook nog. In mijn ogen zijn we inmiddels zover dat we naar Utrecht wereldwandelstad kunnen en is dat ook één van de zaken die we van de coronatijd leren. Zet de wandelaar centraal, dan heb je direct een goede openbare ruimte voor ouderen, mensen met kinderwagens, kids.	d. Utrecht wereldfietsstad wandelstad Rondom de knopen wordt juist ingezet op de voetganger. We proberen we binnen de voetgangersgebieden grote fiets-, bus of andere verkeersstromen te voorkomen en houden bij de inrichting van de openbare ruimte specifiek rekening met voetgangers. Gelet op het belang van de voetganger in het mobiliteitssysteem is in het Mobiliteitsplan 2040 een hele paragraafruim aandacht besteed gewijd aan de voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken.

5	e. Verdichten: 1. Wat houdt kleinschalige verdichting in van bestaande buurten? Laten zien a la plaatjes op pagina 93, hoe pakt de gemeente dit aan? Gebeurt dit vanzelf?	e. Verdichten: 1. het overgrote deel van de nieuwe woningen komt rondom de nieuwe knooppunten. Echter zullen er altijd in de wijk kleinschalige initiatieven zijn voor stedelijk programma in de wijk zelf. Per initiatief wordt gekeken hoe hier programmatisch de beste invulling aan gegeven kan worden.
5	2. Zijn na-oorlogse wijken “centrum stedelijke wijken”? Pagina 95	2. De naoorlogse wijken (Overvecht en Kanaleneiland) vallen grotendeels onder het woonmilieu 'groene wijk'.
5	3. Wat voor dichtheden (inwoners / km2) horen er bij de verschillende woonmilieus?	3. Er is niet een directe dichtheid gekoppeld aan de woonmilieus, wel spreekt het voor zich dat er in een 'centrumgebied' sprake is van een hogere dichtheid dan bijvoorbeeld in een 'traditionele wijk'. Daarbij zijn er ook binnen woonmilieus variaties.
5	4. Focus is nu op centra, wat logisch is, maar een strategie om Utrecht sowieso een laag op te hogen is ook welkom. Dat kan in hele grote delen van de stad impact hebben, ook om bijvoorbeeld energiemaatregelen te bekostigen.	4. Het is niet altijd mogelijk of wenselijk om woningen in de stad op te hogen. Bovendien vraagt de verwachte groei van de stad om een zeer hoog aantal nieuwe woningen die niet enkel gerealiseerd kunnen worden in de bestaande wijken, daarom kiezen we ervoor om deze te concentreren rondom nieuwe centra.
5	5. Lage Weide wordt nog steeds gezien als puur sang bedrijventerrein: terwijl de hele strategie mengen uitdraagt → moet je dan niet ook met een wat bredere blik naar zo’n gebied kijken? Zeker rond de energiehaven en de kathedraal.	5. We kiezen er bewust voor om een aantal bedrijventerreinen - waaronder Lage Weide - niet te mengen met woonfuncties omdat deze bedrijventerreinen ruimte bieden die nodig is voor productie, stadsdistributie en circulaire economie waarbij ook enige milieuzonering nodig is. Het gebied rondom de Energiehaven - het Vierde Kwadrant - transformeert wel, waarbij er gemengd wordt met andere, bredere

		werkgelegenheidsfuncties, onderwijs en voorzieningen. Zodat het Vierde Kwadrant ook beter aansluiting vindt bij Leidsche Rijn Centrum en richting het Werkspoorkwartier.
5	6. Hoe ga je sociaal woningbouwprogramma toevoegen in een wijk als oost? Daar moet je hard aan trekken wil je dat echt voor elkaar krijgen. Dus weer die vraag: hoe dan?	6. Onze inzet, zoals in de Woonvisie is vastgelegd, richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad en meer gemengde wijken zodat iedereen zicht heeft op een woning die past bij zijn of haar portemonnee. We sturen daarbij meervoudig. Dat wil zeggen dat we richting geven aan wat we willen bereiken, onze grenzen bewaken via regels, goede initiatieven stimuleren en actief naar samenwerkingen zoeken om onze doelen te bereiken. We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven aan de verschillende bouwprojecten en waarover we afspraken maken met ontwikkelaars. Dat geldt ook voor bouwprojecten in Oost.
5	7. Geldt het “Verdichten in de wijk en mengen van functies.” voor heel Overvecht? Hoe dan?	7. Ja dat geldt voor heel de wijk. Hoe we dat gaan doen werken we later uit in de omgevingsvisie voor de wijk. Het betekent ook dat we open staan voor nieuwe voorstellen voor projecten binnen Overvecht, die bijdragen aan de doelen in de wijk.
5	8. In veel wijken zal er behoefte zijn aan ouderenwoningen in appartementen. Dit zal hopelijk leiden dat er meer gezinswoningen vrijkomen voor, daadwerkelijk, gezinnen. Ik lees daar niet echt wat over, zeker niet in wijken als oost waar dat natuurlijk echt van belang is. Er zijn in	8. De doorstroming binnen de woningvoorraad is al onderdeel van ons woonbeleid en als speerpunt benoemd in onze woonvisie en enkele maatregelen in de huisvestingsverordening. We willen dat iedereen naar de woning door kan verhuizen die bij zijn of haar kwalitatieve

	oost nog genoeg plekken om kleinschalig te verdichten: waarom hoort dat niet bij de strategie?	woonbehoefte past. Het is ook maatwerk. In de concrete gebiedsontwikkelingen houden we daarom rekening met deze wensen en proberen daarbij steeds een balans te vinden tussen woningen voor ouderen versus andere groepen. Kleinschalig verdichten in oost behoort binnen de ruimtelijke strategie tot de mogelijkheden. Verder hebben we sinds vorig jaar het traject 'Thuis voor ouderen' ingezet waarin, samen met andere partijen, ingezet wordt op het creeren van meer mogelijkheden voor huisvesting voor ouderen in de stad.
5	9. Heel goed om de A12 zone aan te pakken. 10. Papendorp lijkt ook in de visie nog als uitsluitend werklocatie (met een stukje nieuwbouw): We willen geen monofunctionele gebieden meer toch, als 't niet hoeft?	10. De kaart in hoofdstuk 6 suggereert ten onrechte dat een deel van de nieuwe verstedelijking monofunctioneel werken is. Dat zal worden aangepast. In Papendorp zijn plannen voor in ieder geval 2350 nieuwe woningen. We gaan er van uit dat dit geoptimaliseerd kan worden tot 3000 à 3500 woningen. Dat neemt niet weg dat een groot deel van de werklocaties daar al aanwezig is. Het groen rondom de kantoren is in het verleden mee uitgegeven met de kantoren om een groene opzet te garanderen. Mengen is daarom in dat deel van Papendorp niet zonder meer mogelijk, in tegenstelling tot het nieuw te ontwikkelen deel. Mochten zich in de toekomstmogelijkheden voordoen om ook in het bestaande deel de functiemenging te vergroten, dan zal dat worden overwogen.
6	Vandaag las ik t AD van 3/2 jongstleden met daarin onderstaande advertentie van de gemeente. Leuk om over de ruimtelijke strategie 2040 te lezen. Denk dat daar hele mooie dingen in staan. Een 2-tal pagina's verder staat een advertentie wat aan dat hele verhaal van de gemeente weer keihard afbreuk doen. Bij plezier wonen, werken en	In de RSU hanteren we het principe: geen dak onbenut. Dat geldt niet alleen voor woningbouw maar ook voor industriële bebouwing. Hiermee wordt multifunctioneel gebruik van daken aangemoedigd.

	recreëren zou de leefbaarheid visie met groen en water ook naar de zakelijke kant doorgetrokken mogen worden. Als dit de visie is van de gemeente waarom krijgt een ontwikkelaar dan vergunning voor de zoveelste wanstaltige blokkendoos. Zo'n oogpijniging zou toch op z'n minst een mos-sedum-dak moeten hebben. Stimulerende maatregelen om ook de industriële gebieden om te vormen zouden niet misstaan. Daar nu voor kiezen om 2040 succesvol te zijn.	Daarnaast gaan alle bouwplannen langs de Welstandscommissie, waarbij zij moeten voldoen aan de eisen die vastgesteld zijn in de welstandsnota.
7	Hierbij mijn reactie op het onderdeel windmolens en zonneparken, opgenomen in het concept RSU 2020. Het is bizar dat in een klein land als Nederland, 30 energieregio's plannen moeten maken voor de energietransitie; dit leidt tot een enorme verspilling van tijd en energie. • het is efficiënter om de transitie centraal aan te sturen. • De verdeling van de locaties voor windmolens en zonneparken over het gehele land lijkt gebaseerd te zijn op een zo eerlijk mogelijke verdeling van "de pijn" over het land. • het is effectiever en efficiënter om windmolens en zonneparken te situeren op plekken die daarvoor het meest geschikt zijn (criteria: géén overlast voor de woonomgeving; locaties met de hoogste jaarlijkse windverwachting). • Het is bizar dat windmolenparken op land nog zwaar gesubsidieerd worden, terwijl windmolenparken op zee de laatste jaren zonder subsidie van het Rijk kunnen worden geëxploiteerd. • daarom en mede ter voorkoming van verrommeling van het landschap, moet bij voorkeur gekozen worden voor windparken op zee.	Wij houden ons aan de afspraken uit het nationale klimaatakkoord. In het nationale plan wordt ingezet op veel energiebesparing bij woningen en bedrijven en bijvoorbeeld ook op de aanleg van windparken op zee, In dat totale plan is er ook een deel-taakstelling voor duurzame energieopwekking op land. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor deze deeltaak (namelijk voldoende productie van duurzame energie op land) bij de RES-regio's en leveren wij daaraan een bijdrage als gemeente door ruimte te bieden aan ontwikkelaars voor zonnepanelen en windmolens. Dit maakt deel uit van een nationale strategie, wind op zee, zon op daken, etc.

- Het is bizar dat buitenlandse investeerders, maar ook binnenlandse, op grote schaal profiteren van de enorme subsidies op zonneparken.
- die enorme subsidies kunnen worden afgebouwd als blijkt dat de zonneparken ook zonder overheidssubsidies rendabel kunnen worden geëxploiteerd op plekken die daarvoor het meest geschikt zijn (zie hiervoor).

Kortom, windmolens en zonneparken niet plaatsen binnen onze stedelijke agglomeratie.

8

Het is positief dat Utrecht een visie vormt op de toekomst en het is duidelijk dat er werk van gemaakt is.
Ik beperk mij tot één reactie op dit vrij alomvattende plan. Er straalt voor mij een visie vanuit dat de overheid weet wat goed is voor Utrecht in de toekomst, dat de overheid het moet bepalen en dat andere betrokkenen zich er niet teveel mee moeten bemoeien. Het plan is voor mij weinig in verbinding gepresenteerd.

- Ik zie weinig of geen toelichting bij de gesignaleerde trends die ten grondslag liggen aan het plan. Of scenario's over hoe de maatschappij zich de komende decennia ontwikkelt.
- Er worden nauwelijks dilemma's besproken waar Utrecht voor staat. Hoe verhoudt verdichten zich tot een 1,5 meter samenleving? Hoe realiseren we een energietransitie van woningen in wijken met niet geïsoleerde huizen van vóór 1950 waar de bewoners het benodigde vermogen niet hebben?
- Ik mis een oproep voor geniale oplossingen voor complexe problemen. Doe het niet alleen, mobiliseer die mede-Utrechters met kennis en kunde.

Aan de basis van de RSU ligt de nota van uitgangspunten die door de gemeenteraad is vastgesteld. De afgelopen tijd hebben we op verschillende manieren belanghebbenden en belangstellenden geraadpleegd, we hebben een peiling onder de leden van het burgerpanel gedaan, we hebben verschillende stakeholdersbijeenkomsten met profit- en non-profitorganisaties gehouden en we hebben twee webinars gehouden. Alle input ervan is verwerkt in deze reactienota. Daarnaast zijn ook experts op het gebied van stedelijke ontwikkeling betrokken bij de visie

De visie komt verder tot stand door te kijken naar trends en verwachtingen die gegeven worden door diverse kennisinstituten...
In hoofdstuk 4 geven wij aan op welke trends wij deze visie onder andere baseren.

U vraagt om meerdere scenario's over hoe de maatschappij zit de komende decennia ontwikkelt. We zijn in onze benadering uitgegaan van de opgaven waarvoor we ons gesteld zien. Dat voorkomt dat we niet voor 1 scenario hoeven te kiezen.

	• Uit het plan wordt mij niet duidelijk wat Utrechtse stakeholders willen, bijv grote werkgevers, vervoerder NS, onderwijsinstelling UU. • Is de inspraak met enige tegenzin? Ik lees: reacties worden gebundeld, beroep is niet mogelijk. Het klinkt als inspraak van de vorige eeuw. Waarom niet permanente input online faciliteren zoals bij de corona app? We hebben toch gezien dat daar meerwaarde in zit? • https://www.digitaleoverheid.nl/agenda/webinar-open-development-corona-app/ • Mijn suggestie: Utrecht, stel je open, omarm oplossingen, aanvullingen, creativiteit en ook kritiek die de medebewoners te bieden hebben.	We kunnen nu nog niet voorspellen wat de structurele effecten zullen zijn van de corona pandemie op de lange termijn. De manier waarop we woningen gaan isoleren is geen onderdeel van deze ruimtelijke strategie, maar wel de vraag welke ruimte nodig is om in (een deel van) de energievraag te voorzien. Wilt u meepraten over de energietransitie, doe dat dan op https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/energie. Het klopt niet dat inspraak op de RSU met “enige tegenzin” wordt gehouden. We hebben juist op meerdere manieren inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen etc. geraadpleegd. De ruimtelijke strategie is de koers voor Utrecht. Hieruit volgen voor de deelgebieden omgevingsvisies, gebaseerd op de nieuwe omgevingswet. Tijdens de uitwerking van deze visies is er veel overleg en inbreng van inwoners en andere belanghebbenden mogelijk. Ook bij de uitwerking van bijvoorbeeld een ontwikkeling op kavel-niveau is het mogelijk invloed uit te oefenen. Daarmee ontstaat er een permanente input van iedereen om zijn omgeving mede vorm te geven.
9	In het Stadsblad, een van de weinige kranten die ik nog lees, las ik over het Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Het heeft mijn belangstelling: ik ben van oorsprong sociaal geograaf en ik woon al in Utrecht sinds ik hier ging studeren, ruim 32 jaar geleden. Ik wil niet inhoudelijk op het concept reageren. Op het oog lijkt het me goed, maar ik zou het veel grondiger moeten doornemen om er echt zinnig op te kunnen reageren. Dat zou niet alleen veel tijd kosten, maar wat zou het voor zin hebben? Wat is er de bedoeling van dat burgers mogen reageren, als alleen de 'usual suspects' dat doen: mensen die de krant grondig lezen, tijd hebben, er belangstelling voor	De afgelopen tijd hebben we op verschillende manieren belanghebbenden en belangstellenden geraadpleegd, we hebben een peiling onder de leden van het burgerpanel gedaan, we hebben verschillende stakeholdersbijeenkomsten met profit- en non-profitorganisaties gehouden en we hebben twee webinars gehouden. Alle input ervan is verwerkt in deze reactienota. Daarnaast zijn ook experts op het gebied van stedelijke ontwikkeling betrokken bij de visie

	hebben, bepaalde persoonlijke/zakelijke belangen hebben, noem maar op. Jullie systeem van reageren is nu dus: zelfaanmelding. En wat er met de reacties gebeurt: we weten het niet. Feedback is beter dan niks, maar volgens mij kan en moet dit beter. Als jullie echt willen dat burgers wat te kiezen hebben en inspraak hebben, loot dan burgers, geef ze de tijd, licht ze voor over jullie plannen en eventuele alternatieven, en laat ze een keuze maken. Als dat niet de bedoeling is, dat wij als burgers van Utrecht wat te kiezen hebben inzake ruimtelijke ordening, wees daar dan open over. Ik snap dat de doorsnee burger geen verstand heeft van ruimtelijk ordening, maar dat hoeft ook niet: goed voorgelichte burgers kunnen prima keuzes maken mits ze door deskundigen maar goed worden voorgelicht over de alternatieven, op allerlei terreinen, ook op het gebied van ruimtelijk ordening: kijk bijvoorbeeld naar de Planungszellen in Duitsland. Meer over burgerloting kunt u vinden op mijn website Als stemadvies geef ik u stemtegenverkiezingen.nl mee.	De ruimtelijke strategie is de koers voor Utrecht. Hieruit volgen voor de deelgebieden omgevingsvisies, gebaseerd op de nieuwe omgevingswet. Tijdens de uitwerking van deze visies is er veel overleg en inbreng van inwoners en andere belanghebbenden mogelijk. Ook bij de uitwerking van bijvoorbeeld een ontwikkeling in bestemmingsplannen en/of vergunningen is het mogelijk invloed uit te oefenen. Daarmee ontstaat er een permanente input van iedereen om zijn omgeving mede vorm te geven.
10	Het is prettig om een integrale visie te lezen over het ontwikkelen van de stad Utrecht naar de toekomst. Verschillende positieve keuzes vallen me op en waardeer ik: • Voldoende woonruimte voor mensen met lager- en middeninkomens; voor iedereen is er plek in de stad. • De keuze voor zoveel mogelijk voorzieningen vlakbij de woning, waardoor het voor veel mensen bereikbaar is. Een positief bijeffect hiervan is dat er minder (auto)verkeer nodig is voor dagelijkse activiteiten. Dit is een complexe uitdaging, maar zeer waardevol. • Veel groen (en blauw) vlakbij huis versterkt de leefbaarheid: gezonde mensen in een klimaatvriendelijke omgeving.	Dank.

10	Het concept van meerdere knooppunten ondersteunt de spreiding van voorzieningen. Een knooppunt ontstaat echter niet per definitie, maar vergt een ruimtelijke inpassing met voldoende draagvlak en bereikbaarheid. Het is daarom de vraag of alle knooppunten op de visiekaart tot bloei zullen komen. De spreiding van voorzieningen zou daarom belangrijker moeten zijn dan het realiseren van knooppunten. Functiemenging op de knooppunten is een wezenlijk element.	Spreiding van functies en ontwikkelen van knopen gaan hand in hand om het effect van zowel de knopen, als de nabijheid zo groot mogelijk te laten zijn.
10	Een compacte stad voor opvang van de bevolkingsgroei vereist een beperkte verkeersruimte: minder autoverkeer en een groter aandeel lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit vraagt verdere ontwikkeling van aantrekkelijke en fijnmazige netwerken voor lopen, fietsen en OV.	Klopt, daarom wordt er in het Mobiliteitsplan veel aandacht besteed aan het op orde brengen van de netwerken voor de voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. In de RSU sluiten we hierop aan, onder meer door de juiste inrichting van de openbare ruimte.
10	De visie op het OV-netwerk heeft voor mij een paar aandachtspunten. Het is goed om niet alle OV-lijnen op het centraal station te concentreren. Utrecht blijft echter te klein voor een “wiel”, “OV-ring” of “cirkellijn”. (Een huidige ‘wiellijn’ met een 8-persoonsbusje per halfuur zal niet eenvoudig uitgroeien tot de gewenste aantrekkelijke / frequente HOV verbinding.) Wel is het belangrijk om een netwerk (met goede overstapmogelijkheden) te ontwikkelen en niet alleen radiale lijnen. Een vervoermodel kan helpen om een goed beeld te krijgen van mogelijk drukke vervoerassen die meer tangentieel zijn. (Zoals de huidige lijnen 27 en 29 het centrum raken en daardoor toch voldoende sterk zijn zonder via het centraal station te rijden of de nieuwe snelbusverbinding tussen USP en Amersfoort Centraal.) Een andere uitdaging (die lijkt te ontbreken) is om zoveel mogelijk inwoners vlakbij de voordeur een halte van een snelle verbinding naar belangrijke bestemmingen te bieden. Maximaal 5 minuten lopen vergt	De RSU geeft een doorkijk naar de stad Utrecht in 2040. In de huidige situatie zien we al dat de mobiliteit voor bijna alle modaliteiten rondom Utrecht Centraal knelt. Wanneer de stad groeit naar 455.000 inwoners zal dit alleen maar toenemen. Om deze druk te verminderen en de potentie van andere delen van de stad te benutten wordt het HOV wiel met spaken ontwikkeld, waarin zowel de HOV-ring als de radialen/spaken een belangrijke functie hebben. Met de 10 minuten-stad proberen we de meeste voorzieningen en overstapmogelijkheden op het OV binnen 10 minuten van de voordeur te realiseren. Maximaal 5 minuten lopen naar een halte vraagt niet alleen een grotere dichtheid van het net maar ook een andere inrichting van de ruimte. Het treinstation Lunetten-Koningsweg heeft door de aansluiting op het HOV-wiel met spaken een belangrijke overstap functie voor reizigers die vanuit de richting Arnhem, Nijmegen en Den Bosch naar de

	een hogere dichtheid van het net. Daarnaast vergen snellere verbindingen een toegesneden infrastructuur. Nu is bijvoorbeeld juist de binnenstad slecht per OV bereikbaar: veel bestemming zijn ver lopen vanaf de uitstaphalte of alleen met overstappen op een omrijdende buslijn bereikbaar. (Een buslijn in twee richtingen over de Lange Nieuwstraat langs de musea tussen Centraal Station / Janskerkhof en station Vaartsche Rijn kan al een hele verbetering zijn. Of een stadslijn als bus 8 over de Catharijnesingel leiden met haltes aan de rand van de binnenstad, die natuurlijk via het Moreelsepark direct naar het busstation rijdt.) Een (H)OV-lijn is alleen aantrekkelijk wanneer die druk genoeg is om frequent te rijden. Dat vergt zowel snelheid als voldoende haltes bij belangrijke herkomsten en bestemmingen langs een gestrekte as. Dit lijkt een paradox, maar is wel cruciaal voor een aantrekkelijk vervoersysteem. Bij de beschrijving van het OV-netwerk wordt vooral gekeken naar nationale en regionale ontsluiting en het “wiel”. Echter voor het functioneren van de stad zijn goede lokale verbindingen belangrijker. Zo is het jammer dat de (aanwezige) HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn niet is ingetekend. Overigens heeft een treinstation Koningsweg naast de sportvelden nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van het bestaande treinstation Lunetten.	oostkant van Utrecht moeten. Daarom wordt op deze locatie ingezet op het toevoegen van zodanig programma dat deze knoop optimaal benut wordt bij het invullen van de Utrechtse opgaven.
10	Ook voor het fietsnetwerk is voldoende fijnmazigheid van belang om het gebruik te stimuleren. Dit helpt niet alleen voor de spreiding van de drukte, maar brengt ook de fietsroutes dichter bij bestemmingen. (Zo is een doorgaande fietsroute over de Zadelstraat van groot belang.)	Wij zetten in op een fijnmazig fietsnetwerk. Zie ook het mobiliteitsplan 2040. Het slechten van barrières is één van de elementen die bijdraagt aan een gezonde stad. Niet alleen door reistijden te verkorten, maar ook door de gebieden binnen de stad beter te verbinden. Daarom worden er ook diverse nieuwe verbindingen (door barrières heen) opgenomen

	Meer doorsteken van de barrières (als waterwegen, spoorlijnen, drukke autoroutes) stimuleren het langzame verkeer door het verkorten van reisafstanden en maken een kleinere maaswijdte in de netwerken mogelijk. De getekende nieuwe verbindingen op de gebiedskaarten zijn een goede stap.	en wordt er bij nieuwe infrastructuur op gelet dat er geen nieuwe barrières ontstaan.
10	Overigens is de gehanteerde gebiedsindeling niet herkenbaar uit de aanwezige ruimtelijke structuur. Het lijkt een wensindeling voor projectontwikkelaars. Het is daarmee de vraag of deze indeling echt vorm zal krijgen.	De gebiedsindeling is gebaseerd op de bestaande en nieuwe stedelijke centra en hun omgeving. Voor de RSU is dit een logische indeling.
11	in de visie wordt alleen maar gesproken dat studenten van Kanaleneiland via Utrecht centraal naar de uithof gaan. Jullie gaan daardoor vol inzetten op een soort wiel met spaken om de stad heen. Nergens maar dan ook nergens wordt het feitelijke probleem opgelost. Er ligt al een hele dure tram en nu gaan jullie inzetten op een tram of hov om de stad heen wat weer mega-kosten-verslindend gaat worden. De oplossing is om nu eindelijk eens een echte heuse grote campus te bouwen op het Utrechts Science Parc met mega-huisvestingen voor studenten en jong volwassenen. En een totale win/win situatie is om in het gebied van het USP op gemeentegrond zelf studentenflats te gaan bouwen in gemeente-eigendom en onderhoud. Het geld kan nu goedkoop geleend worden en het zal een continue mega-huurinkomstenbron voor de gemeente gaan verzorgen voor de komende 30 jaar. Tevens zal het qua onderhoud en uitvoering ook erg veel werkgelegenheid opleveren. Tevens zal het een grote vermindering van verkeer gaan opleveren.	De Ruimtelijke Strategie zet ook fors in op het toevoegen van (studenten) woningen in de nabijheid van- en op het Utrecht Science Park. Er zijn momenteel in het Meerjarenperspectief Ruimte al 3200 nieuwe woningen opgenomen: De Kwekerij 840, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1900, Utrecht Science Park 400. De RSU voegt daar nog een 4500 aan toe (Galgenwaard 500, Utrecht Science Park 2000 en Rijnsweerd 2000). Op het USP willen we wel dat dit programma bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg). Daarom bouwen we niet alleen maar woningen op het USP maar reserveren we ook ruimte voor deze functies.

11	Er staat een mega-huizenbouw gepland op de terreinen van de Jaarbeurs Utrecht. Niet alleen op hun eigen terreinen maar ook op de terreinen die van de gemeente worden gepacht. Grote flats met veel appartementen. Het bestemmingsplan van hun eigen terrein dient daarvoor aangepast te worden en tevens dient de gemeente voor hun eigen grond die gepacht wordt daarvoor toestemming te geven. De jaarbeurs gaat uiteraard met de verkoop van de flats enorme winsten maken. En deze winst gaan zij maken dankzij dus de toestemming en aanpassing van de gemeente Utrecht. En daarmee heeft dus de gemeente Utrecht een zeer grote troefkaart in handen. Voor deze toestemming kan de gemeente Utrecht nu erg veel gaan eisen aan de Jaarbeurs qua omgeving visie wat dus totaal in de visie van 2040 past. Aan de jaarbeurs kan geëist worden dat ze parken, recreatie, meubilair, sporttoestellen en dergelijke moeten gaan realiseren van hun verkoopwinsten. Gewoon direct vastleggen in een contract en als ze ondertekenen dan kan het bestemmingsplan en erfpacht worden aangepast. niet eerder. Doe er wat mee zodat jullie niet weer achter de feiten aanlopen zoals bij de Merwedekanaalzone want daarvan liggen de projectmakelaars nog steeds lachend op de grond.	Voor de herontwikkeling van de Jaarbeurs wordt momenteel een omgevingsvisie door de gemeente opgesteld. Daarin bepaalt de gemeente de kaders waarbinnen Jaarbeurs nieuwbouw kan realiseren. Ook worden eisen gesteld aan de kwaliteit van de omgeving, zodat de nieuwe buurt gezond en leefbaar wordt. Voordat het bestemmingsplan kan worden gewijzigd, moeten eerst deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst waarover het gemeentebestuur besluit.
12	Wij hebben kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze strategie voorziet ook voor het bedrijventerrein Oude Rijn wijzigingen. Graag willen wij u erop wijzen dat de bedrijfsbelangen van BASF Nederland B.V. gevestigd aan het Strijkviertel 61 in De Meern ook in Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 geborgd moeten zijn.	Een van de doelstellingen in de RSU is om de groei van de werkgelegenheid gelijk op te laten gaan met de sterke groei van de beroepsbevolking. Dit betekent dat er extra ruimte voor werkgelegenheid moet worden gerealiseerd. Echter gezien de grote druk op de ruimte in de stad moeten we efficiënt omgaan met de beschikbare locaties en zetten we daar waar mogelijk in op verdichting op bestaande bedrijventerrein. De verdichting van bedrijfsruimte en daarnaast de focus op arbeidsintensieve bedrijvigheid/ MKB levert een bijdrage aan de werk-

gelegenheidsopgave. Dit betekent voor bijvoorbeeld Oudenrijn dat, indien kantoor- of bedrijfspanden voor langere tijd leeg staan, we eigenaren en marktpartijen stimuleren om te investeren in (her) ontwikkeling van deze pand(en). Daarmee worden verouderde (leegstaande) panden omgezet naar aantrekkelijk bedrijfsruimtes. Dit komt niet alleen het bedrijventerrein ten goede maar ook de werkgelegenheid. Daarmee wordt de functie van het bedrijventerrein versterkt en worden de belangen en het functioneren van de zittende bedrijven, waaronder BASF, op Oudenrijn gewaarborgd.

13

Vanuit The Wall hebben wij de conceptversie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 aandachtig gelezen. Enerzijds zien wij aanknopingspunten, anderzijds zijn wij teleurgesteld dat er onvoldoende gekeken lijkt te zijn naar de mogelijkheden die The Wall biedt bij het behalen van de doelen van de gemeente Utrecht. Op dit moment staat er nog bijna 18.000 m² leeg, terwijl er wel veel bedrijven/retailers interesse hebben in het vestigen in The Wall. Het achterhaalde bestemmingsplan en de erfpachtvoorwaarden zijn daarin een beperkende factor.
Er wordt in de RSU 2040 uitgebreid gesproken over meervoudig ruimtegebruik en het combineren van functies. Daarnaast is het een hoofdfocus van de gemeente Utrecht om voor iedere inwoner voorzieningen te bieden op 10 minuten van hun huis. Maar The Wall mag zonder af te wijken van de bestemming niet eens winkels kleiner dan 2.000 m² huisvesten. Een afwijking van dit beleid betekent een breder aanbod en dus meer mogelijkheden van de nu al bijna 100.000 inwoners van Leidsche Rijn om met de fiets inkopen te doen. Denk bijvoorbeeld aan een JYSK, Leen Bakker en Kwantum of een specialist in meubilair op maat als Table du Sud. Of de dierenwinkel Jumper. The Wall is daar de perfecte bestemming voor, maar deze retailers

The Wall ontbreekt op kaart: Dit was inderdaad een fout. Zoals in de teksten is opgenomen is The Wall wel onderdeel van de hoofdstructuur.

Ook wij maken ons zorgen over de leegstand. Wij zijn het echter niet met u eens dat het vigerende bestemmingsplan achterhaald zou zijn; het huidige bestemmingsplan is breed van opzet en gebruiksmogelijkheden en biedt diverse functies om zich te vestigen in The Wall.

Utrecht kent een fijnmazige detailhandelsstructuur die op dit moment, mede door Corona onder druk staat. Ontwikkelingen in detailhandelsland en consumentengedrag zijn zelfs versterkt door de Coronapandemie. Deze fijnmazige retail-structuur draagt bij aan een aantrekkelijk verzorgingsniveau voor de bewoners en bezoekers van Utrecht. Deze structuur is leidend en willen wij als gemeente in stand houden. The Wall is binnen deze structuur getypeerd als het GDV-cluster van de stad. Hierbinnen is conform bestemmingsplan ruimte voor detailhandel in de GDV-branches tot 2.000 m², leisure-voorzieningen (exclusief bioscoop) en ondersteunende horeca (categorie A1). Kleinere winkels

kunnen niet met 2.000 m² uit de voeten. Andere voorbeelden zijn specialisten in sportkleding zoals een skiwinkel of specialist in fitness. Partijen die zich graag zouden vestigen in The Wall en nergens anders in de stad terecht kunnen.
Helaas ontbreekt The Wall zelfs als perifere detailhandelsconcentratie op de kaart op Pagina 102. Gelukkig staat The Wall wel benoemd in de tekst, maar het ontbreken op de kaart bevestigt het gebrek aan aandacht voor de functie die The Wall kan vervullen voor de stad.

Op dit moment zijn wij het aantal fietsparkeerplekken meer dan aan het verdubbelen. De gemeente en het parkmanagement maken zich echter vooral zorgen over de uitstraling van de heg, in plaats van het toejuichen van de verdubbeling van de capaciteit. Zo draagt The Wall bij aan de toename van fietsmobiliteit. Wij zouden graag het winkelaanbod aanpassen aan deze verschuivende wensen van de gemeente en haar inwoners. Helpt u daar in mee? Winkels van 1.000 m² concurreren niet met het centrum, kunnen niet terecht in Leidsche Rijn Centrum en zijn een fantastische toevoeging voor The Wall.

Onderstaand treft u een aantal pagina's/uitsnedes waar wij denken dat The Wall op aansluit of waar zaken lijken te ontbreken in het concept:
- Pagina 36, groei van de stad vraagt om een breed scala bedrijven, ook winkels
- Pagina 42, minder (auto)mobiliteit: De ligging van The Wall leidt to weinig binnenstedelijk verkeer naast Afrit 7 van de A2 en de extra fietsenplaatsen verbeteren de fietsvriendelijkheid voor bezoekers vanuit Leidsche Rijn. Dan moeten we wel winkels kunnen vestigen die passen bij fietsverkeer
- Pagina 87, nieuwe stedelijke kernen. Kanaleneiland moet stedelijke kern worden, hoe gaat dit samen met een grote concentratie (<2.000 m² bruto vloeroppervlakte) of andere branches kunnen landen in bijvoorbeeld de binnenstad of Leidsche Rijn Centrum.

Inzetten op een meer reguliere detailhandelslocatie in the Wall brengt het wankele evenwicht in Leidsche Rijn, maar ook in de gehele stad, in disbalans. Leidsche Rijn Centrum is en blijft voor ons het centrum waar de reguliere detailhandel dient te landen; the Wall is de locatie voor de grotere volumes en grotere metrages die in LRC of in andere winkelcentra geen plek kunnen vinden. En uiteraard, zoals u zelf ook terecht opmerkt, als een plek waar leisure kan landen.
We zullen dit verwerken in het kaartmateriaal.

Een brede visie op de functionele invulling van the Wall, die breder is dan alleen de inzet op detailhandel (GDV en PDV), is gewenst om maximaal gebruik te kunnen maken van de ruimte die het bestemmingsplan biedt.

PDV/GDV? Ruimte voor The Wall, een plek waar zowel parkeervoorzieningen als vierkante meters beschikbaar zijn.
- Pagina 99 staat The Wall aangemerkt voor perifere detailhandel, dit gaat goed
- Pagina 102 ontbreekt The Wall in de verbeelding als perifeer cluster, dit gaat niet goed
- Pagina 105, 106: in The Wall is ruimte voor creatieve werkplekken, maatschappelijke voorzieningen en binnensport
- Pagina 126: Wonen en werken in de wijk combineren, wordt verwezen naar winkels dichtbij. The Wall breder bestemmen = meer winkels dichtbij
- Pagina 151-152: Tegenstrijdigheid tussen behoud Woonboulevard en het mengen van functies en toevoegen van wonen
- Pagina 155-156: In The Wall staat bijna 18.000 m² leeg, te wachten op een gebruiker. De gemeente benoemt de locatie niet eens, lijkt het niet te zien als een doelstelling om 18.000 m² in te vullen en functies toe te voegen voor de bewoners die gebruik maken van dit gebouw.

In de gehele RSU lijkt er vrijwel geen focus op leisure te zijn (behalve een overzicht op pagina 56 waarin The Wall ontbreekt). Een bestemming waar de gemeente in The Wall 30.000 m² voor heeft toegewezen. Wij zien ruimte voor het toevoegen van GDV-winkels die staan te springen om zich in Utrecht te vestigen, maar daar geen mogelijkheden toe zien. Als u wilt dat mensen dicht bij huis winkelen, moet dit dan ook niet mogelijk worden? Het gebouw staat er al meer dan 10 jaar en er hoeft geen vierkante meter nieuw gebouwd te worden.

14

Wij willen fijn wonen in de binnenstad. Hou alsjeblieft op met dei GL terreur (jaren op gestemd maar wat een spijt!) om de hele stad onder ROod Asfalt te plempen. Hebben we niks geleerd van HC en denpen

De historie van Utrecht, zowel het landschap als het cultureel erfgoed, behoort tot de belangrijke waarden van de stad. In de RSU2040 vormen zij de basis bij de afwegingen over ontwikkeling van de stad.

	van de grachten? Nee lijkt het. Hou Utrecht historisch. Blijf Utrecht klassiek houden, stop met die ellende en drogredenen dat fietsers niet meer te kanaliseren zijn en daardoor rotondes en zelfs 14e eeuwse sluizen moeten wijken.. alsjeblieft, wij smeken jullie.	We stimuleren fietsen en wandelen in de stad. We willen daar graag herkenbaarheid en ruimte aan geven. Dit doen we, conform beleid, voor fietsers door specifieke routes in de rode kleurstelling aan te geven.
15	Ik woon in een oud huis, een rijksmonument, in de binnenstad. Wij zouden graag ons huis willen verduurzamen, met name met dubbel glas. Dat scheelt niet alleen veel energie, het scheelt ook veel geluid van de straat naar binnen. We kunnen alle gesprekken van mensen buiten letterlijk verstaan. Het valt me op dat deze isolatie ambitie, die ook in de RSU verwoord staat, niet past bij de richtlijnen die de afdeling erfgoed voor deze huizen hanteert. Zij keuren deze modernisering af, omdat het niet past bij het tijdsbeeld van het huis. Uitsluitend het zogenaamde monumenten glas is toegestaan, maar dat heeft tov dubbelglas maar een beperkt effect. Overigens wordt voor de monumentale panden van de gemeente zelf, zoals het stadhuis, wel toegestaan dat er dubbel glas wordt gebruikt. Ik denk dat er een heleboel energie winst is te behalen als, binnen esthetische richtlijnen, de binnenstad panden ook echt mogen isoleren.	Wij zijn blij met uw initiatief tot het (verder) verduurzamen van uw pand. De (geluids)isolatie van monumentale panden en ramen is veelal maatwerk, afhankelijk van type kozijn, type gewenst glas etc. Niet alle monumentale panden lenen zich voor een isolatie zoals het voorbeeld dat u aanhaalt van het stadhuis. Praktische informatie over het verduurzamen van monumenten al vinden op https://www.toolkitduurzaamerfgoed.nl/tochtwering/ .
16	Ik zie dat het Maxima park bij Vleutenweide niet als stadspark is gedefinieerd. Hoe wordt het park beschermd tegen verdere bebouwing. Zodat het park niet verder aan oppervlakte en ruimte inboet.	Het Maximapark is zeker als een stadspark gedefinieerd (zie visiekaart en parken op pagina 79) en is een belangrijk onderdeel van de stedelijke groenstructuur. In de RSU (pag. 76) staat bovendien het volgende: "de gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten" hieronder valt ook het Maximapark.

16	Ik zie dat bebouwing vanuit de verschillende knooppunten wordt gerealiseerd. Tot vandaag de dag breidt Utrecht zich met name uit naar het westen. En is de afgelopen jaren de focus geweest op de bouw van `Leidsche Rijn' Zijn er plannen om, vanaf nu, de ruimte aan de Noord-Oosten te benutten, zodat de uitbreiding evenredig verdeeld is over de verschillende delen van de stad? En mogen we ervan uitgaan dat het Westen van Utrecht niet verder wordt belast met de bouw van nieuwe wijken?	In het Meerjaren Perspectief Ruimte staan alle ruimtelijke plannen voor de komende jaren tot 2030. Daarin zijn ook plannen opgenomen voor de westkant van de stad. In de RSU 2040 zijn ook ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen voor de langere termijn aan de westzijde en de noordoostzijde van de stad; het gaat dan vaak om kleinschaliger ontwikkelingen. Het grootste deel van de groei van de stad zal de gemeente opvangen in de nieuwe knooppunten die in de RSU zijn uitgewerkt: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, USP en Overvecht (zie de kaart in de RSU in paragraaf 1.1.)
17	Allereerst vind ik het zeer positief te zien dat Utrecht werkt aan een gezonde stedelijke omgeving en een toegankelijke stad op menselijke schaal. De keuze voor de OV hubs met spaken en de meerdere centra van de "10 minuten-stad" spreken ons aan. Ook de visie dat het Utrecht Science Park wordt benoemd als een van de "nieuwe" centra is welkom. Het doet ons vanuit de sport ook goed dat er ook in deze visie ruimte wordt gereserveerd voor extra sportfaciliteiten in de wijk Utrecht Science Park, waar vooral veel jonge mensen zullen komen wonen, studeren en werken. De stads-barcode vind ik een wat abstract begrip, maar de intentie ervan lijkt me helder en een goede leidraad voor de ontwikkeling van de stad.	Dank
17	Wel vrees ik dat het onmogelijk zal zijn niet hier en daar extra ruimte te creëren, ook als dit ten koste zou gaan van bestaande natuurwaarden. Als je het toespitst op het USP denk ik dat het niet houdbaar is alle opgaven die we ons stellen volledig binnen de bestaande 'rode	Voor sportvelden is nabijheid een belangrijk criterium. Daarom is eerst gekeken naar binnenstedelijke locaties en het intensiveren van de huidige sportparken. Omdat dit niet genoeg is om de verwachte groei op

	contour” op te lossen. En als er toch uitgebreid wordt, zouden in onze opinie sport faciliteiten, mits met respectvol en intelligent als ‘park' ingepland, (met looproutes en paden etc.). Zo kunnen ze helpen een goede overgang te maken tussen de bebouwde omgeving en verschillende woon- en werkgebieden. Hierbij kunnen misschien niet alle natuurwaarden behouden blijven maar wel een groot deel. Voor de mensen en de omgeving is de belevenis van dit soort parken echter zeer positief. Door deze dus ruimte te slim te creëren zou de intensieve bebouwing wel binnen de rode cultuur kunnen blijven plaatsvinden. Wellicht kunnen dit soort visie als gezonde sportieve en dus levendige omgeving nog wat prominenter plaatsje vinden in visies en barcode. In ons geval praten we hier concreet over het gebied tussen Maarschalkerweerd en de campus rondom het nieuwe RIVM. Zodat beter (10 minuten) aansluiting gezocht kan worden bij bewoners zowel oost en west van de snelweg maar bij bijv. de MBO onderwijsinstellingen aan de oostkant van de stad.	te vangen zijn ook enkele locaties buiten de rode contour in het gebied dat door de provincie is aangewezen als kernrandzone (zie pagina 105). We onderschrijven het inpassen van sportvelden als park (looproutes en paden etc.). De omgevingsvisie Maarschalkerweerd kan als goed voorbeeld een basis vormen voor de uitwerking van deze sportparken aan de rand van de stad. Het gebied dat u noemt wordt op dit moment nader uitgewerkt in de omgevingsvisie voor het Utrecht Science Park.
18	Ik heb een vraag over de RES 2040. Ik begrijp dat de windmolens in Rijnenburg en Reijerscop tijdelijk tot en met 2040 geplaatst zullen worden. Ik lees ook dat Utrecht in 2050 energie neutraal wil zijn. Mijn vraag: Hoe gaat Utrecht om met de terugval in capaciteit vanaf 2041 door het weghalen van de nu nog voorgenomen windmolens in de polders Rijnenburg en Reijerscop? Hoe vult Utrecht dit gat op?	We dragen als stad bij aan het opwekken van duurzame energie waar dit mogelijk en acceptabel is om uiteindelijk heel Nederland klimaatneutraal te maken. De tijdelijke inzet van een deel van de polders Rijnenburg en Reijerscop is hier een invulling van. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Wat er in de toekomst gebeurt met Rijnenburg is nu nog niet duidelijk. In de Regionale Energie Strategie voor de regio Utrecht wordt duidelijk hoe de regio aan deze opgave wil voldoen. De RES wordt later dit jaar vastgesteld.

19	Vertegenwoordigers van ons hebben de presentatie via Sport Utrecht bijgewoond, en ook hebben wij het document Ruimtelijke Strategie Utrecht gelezen. Naar aanleiding hiervan hebben wij de volgende vragen cq. opmerkingen: 1. In de sheets van de presentatie van Sport Utrecht / RSU staat als actiepunt genoemd “Komende jaren onderzoeken naar uitbreidingsmogelijkheden sport(velden) op een aantal plekken in de stad (bijv. Maarschalkerweerd-Noord en Nieuw Welgelegen) met betrokkenheid van de sport.” Onze huidige locatie, Sportpark Welgelegen wordt dus genoemd en in 1 adem "met betrokkenheid van de sport." Hoewel Domstad Dodgers informeel is benaderd om na te gaan denken wat er nodig zou zijn bij een eventuele verhuizing, is er nog niet officieel toenadering gezocht. Vanuit onze buurvereniging Zwaluwen bereiken ons berichten als zou alles al definitief zijn. Dit is zelfs al op de ALV van Zwaluwen medegedeeld. Ook de presentatie Sport Utrecht en het document RSU lijken verder in de ontwikkeling te zijn dan wij tot nu toe aangenomen hebben. Graag zouden wij hier opheldering over krijgen..	1. De plannen voor sportpark Nieuw Welgelegen moeten nog gemaakt worden. Komend jaar gaan we daar onderzoek naar doen. Daar worden de betreffende verenigingen bij betrokken. Het klopt dus niet dat er al zaken definitief zijn. Via de afdeling sport houden wij graag contact met u hierover.
19	2. Op pagina 28/33 in de presentatie RSU, en in het RSU document zelf op pagina 105 (Concept RSU2040) staat op de plaats van de waterzuivering een symbool voor Honk- en Softbal ingetekend. Tenminste, dat nemen wij aan want het symbool ontbreekt in de legenda. Onze vraag is dus tweeledig: kan de legenda aangepast worden, en hoe definitief zijn deze locaties?	2. Het klopt dat het symbool in de legenda ontbreekt. Dat passen we aan. De betreffende locatie is aangegeven als technisch zoekgebied. Voor de mogelijkheden om hier (tijdelijk) sportvelden te realiseren is de gemeente Utrecht in gesprek met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
20	Zwarte Woud Wij wonen in Lunetten, op het Zwarte Woud en de Nieuw Houtenseweg. Wij maken ons zorgen over de inpassing van het bestaande ste-	

delijke weefsel in het algemeen en in het bijzonder van ons woonbuurtje. In uw plannen maakt onze woonbuurt deel uit van het transformatiegebied rondom het stedelijk knooppunt Lunetten-Koningsweg. Wij vinden onvoldoende antwoord op de door u geformuleerde vragen hoe de leefbaarheid van de groeiende stad kan worden gewaarborgd en hoe voldoende ruimte kan worden geboden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad. Wij zien deze vragen voor onze woonbuurt graag beantwoord.

20

Hoogbouwcluster Lunetten Koningsweg
U heeft een ambitie om station Lunetten op te waarderen tot station Lunetten-Koningsweg met een Intercity status in een nieuwe stedelijke knoop met combinatie van een nieuw woon-werkprogramma. U geeft aan dat u veel programma wil toevoegen. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten-Koningsweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. U geeft verder aan dat u met de groei van de stad verstening van de leefomgeving wilt voorkomen en dat u kiest voor verdichten en vergroenen in balans.
Wij maken ons zorgen over de disbalans tussen verdichten en het groen en de leefkwaliteit van onze woonbuurt (Zwarte Woud) als wij onderdeel gaan uitmaken van het hoogbouwcluster Lunetten Koningsweg met hoogtes tot max. XL (70m - 105m).
Onze woonbuurt is van een hele andere maat en schaal. In uw kaarten maakt u ons woonbuurtje onderdeel van dit transformatiegebied. We missen daarbij aandacht voor het inpassen van deze nieuwe stedelijkheid in de bestaande wijk en daarmee het borgen van de leefbaarheid. En in het bijzonder hoe deze nieuwe hoogstedelijke knoop zich verhoudt tot ons hoogwaardige, kleinschalige woonmilieu met

De RSU is een visie op een hoog abstractieniveau en doet geen uitspraken over specifieke buurten. Bij de ontwikkeling van het stedelijk knooppunt werken we dit verder uit. Bij uitwerking is alle mogelijkheid om mee te denken en mee te werken aan de plannen voor dit gebied. Er komt tevens een hoogbouwvisie die meer zegt over de aansluiting van de hoogbouw met de omgeving.

Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonderzoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

	grondgebonden woningen? Wij zouden de randvoorwaarden daarvoor opgenomen zien in de RSU. Wij zijn als bewoners van dit toekomstig hoogstedelijk leefmilieu ook graag direct betrokken bij de verdere uitwerking (als eerste de MIRT gebiedsonderzoeken), kunt u aangeven op welke wijze de participatie ingericht is en welke rol u de bewoners van het transformatiegebied daarin geeft?	
20	Barrières We zijn positief over uw voorstellen over het aanpakken van barrières (spoor en autowegen) door middel van 'landschapsbruggen' (nr 10 op het kaartbeeld p. 148), nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten). We willen hierbij meer aandacht vragen in uw RSU voor de verbindingen vanuit de bestaande wijk (w.o. het Zwarte Woud) naar het omliggend groen. Te meer omdat de directe omgeving van het Zwarte Woud in uw koers nog meer zal transformeren naar een stenige hoogstedelijke omgeving. Optimale bereikbaarheid van het groen kan zorgen voor een betere balans tussen stedelijke dynamiek rondom het IC-station en de leefbaarheid van ons kleinschalig woonmilieu dat hier onderdeel van gaat uitmaken.	Naast de landschapsbruggen heeft de RSU ook aandacht voor de groenblauwe routes (zie pagina 78 en 148 van de concept RSU). Bij de verdere uitwerking van de RSU worden deze verbindingen nader uitgewerkt en waar nodig aangevuld.
20	Waterlinielijn Zowel in het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht, als in de MIRT Pre-Verkenning, als in de RSU staat het tracé van de Waterlinielijn over onze huizen en dóór Park de Koppel heen getekend. U geeft aan dat het precieze tracé van de Waterlinielijn nog niet vastligt. Toch geeft u de waterlinielijn op de verschillende kaartbeelden niet sche-	Een lijn op de kaart in de RSU 2040 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 de RSU worden voor zo'n verbinding alle mogelijke tracés onderzocht en onderling afgewogen. Daarna volgt pas besluitvorming. Een zorgvuldige inpassing staat daarbij voorop.

matisch weer. U geeft een zoeklocatie aan met een tracé dat de snelweg A12 volgt. Daarmee geeft u impliciet een globale keuze voor de locatie van het tracé weer. Ondersteund door de tekst dat het precieze tracé nog niet vastligt, zou je dat kunnen lezen dat het globaal wel vastligt. Als het tracé nog helemaal niet vastligt zou de OV-lijn met een schematisch pijl, van Westraven naar Lunetten station meer recht doen aan de bedoeling. We maken namelijk ernstig bezwaar tegen de route langs onze woonbuurt en door het park de Koppel. U heeft in de omgevingsvisie Lunetten opgeschreven dat ''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''.
Bij de groei van de stad, hoort ook groei van het openbaar vervoer. Wij steunen de inzet op méér openbaar vervoer, maar vinden dat onze buurt (Zwarte Woud), toch al omringd door autowegen en spoor, met een (globaal) HOV-tracé zoals ingetekend op de kaarten, daar onevenredig de lasten van zou moeten dragen.
We missen bij de opgaven voor het stedelijk knooppunt Oost (p.145) de inpassing van de HOV-verbinding tussen Koningsweg-Lunetten en Westraven. Een zorgvuldige inpassing van de HOV-tracés richting het USP benoemt u wel als een opgave. Graag eenzelfde status aan de inpassing van het HOV-tracé door Lunetten.

De zoeklocatie voor een tracé dat de snelweg A12 volgt is uit het kaartbeeld gehaald.

21

De minder mobiele inwoner of bezoeker is vergeten:
In het hele plan wordt uitgegaan van erg mobiele (en jonge) inwoners en bezoekers van de stad. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat er veel minder mobiele en oudere inwoners in de stad zijn. Dat blijkt uit verschillende tekstgedeelten:

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 in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar per auto.

- Pag. 8: “Verbonden stad” en “Compacte stad” gaan uit van erg mobiele inwoners (voetganger, fietser, OV-gebruik), de niet-mobiele inwoner en gebruiker van de stad die afhankelijk zijn van individueel vervoer –zoals eigen auto- worden buitengesloten, dan wel achtergesteld. Dat is in tegenspraak met het idee” de inclusieve stad”, en zeker geen “toekomstbestendige stad”.
- Pag. 35 geeft een inkijkje in wat als inclusieve stad gedacht wordt. Daar worden in de afbeelding wel minder mobiele mensen getekend, maar in de tekst komen zij niet echt aan bod. De tekst “Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.” is wat dat betreft vaag, en gaat mogelijk voorbij aan het feit dat specifieke (gerichte) voorzieningen voor zieken, ouderen en gehandicapten vaak maar op enkele plekken in de stad aanwezig zijn. Vervoer met bijv. de Regiotaxi lost dat niet op: wachttijden van meer dan een half uur zijn ‘normaal’, omrijden (en daardoor te laat komen eveneens, eigen vervoer met eigen auto blijft dan de oplossing die nauwelijks aan bod komt in de plannen.
- Pag. 77, Groene straten: minder verharding, minder parkeren op straat: worden de mindervaliden / gehandicapten vergeten? Probeer eens met een rolstoel door (nat) gras te rijden, dan weet je wel beter en laat je egale verharding in stand. En die gehandicapten hebben die parkeerplekken nodig, niet op 200 meter afstand.
- Pag. 89: “net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang.” Dat klinkt in ieder geval beter dan de tekst op pag. 77, maar bereikbaarheid met (eigen) auto blijft ook van belang.

21	Voor de niet-kennisintensieve werkers is vervoer met fiets of OV niet altijd logisch. Denk aan mensen met werktijden die niet van 9 tot 5 zijn, zoals fabrieksarbeiders, zorgmedewerkers, mensen in een continudienst, pakketdiensten, of de werklui in allerlei beroepen die hun gereedschappen en materialen mee moeten nemen. Daarnaast is tijdens de coronacrisis gebleken dat het gebruik van openbaar vervoer gemeden wordt als dat een gezondheidsrisico oplevert.	Dat klopt, voor een deel van het vervoer is OV of fiets niet of minder geschikt. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar met de auto.
21	Pag. 10: “De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht”: vijf maal een vrij specifiek gebiedje, maar Overvecht als geheel?	De ontwikkeling van Overvecht als geheel staat al op de agenda. In zowel planvorming als uitvoering. Met het benoemen van de knoop geven we niet aan dat we niets meer doen in Overvecht (in tegendeel zelfs). We blijven vol inzetten op de verbetering van zowel de kwantiteit als kwaliteit van Overvecht en omgeving.
21	Pag. 87 en 88 geven aan dat er in Overvecht verdichting en/of extra woningbouw moet komen, maar vreemd genoeg geldt dit blijkbaar niet voor Leidsche Rijn, en al helemaal niet voor de polders Rijnenburg en Reijerscop, juist een gebied met potentie voor veel woningbouw (zonder veel huidige bewoners er mee te belasten), en de mogelijkheid om alle ambities in één keer werkelijkheid te laten worden.	Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Verdichting in Leidsche Rijn vindt met name plaats bij de knooppunten (Leidsche Rijn Centrum en Papendorp) en bovendien gedoseerd in de rest van Leidsche Rijn. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is.
21	Pag. 104: mooi dat er aan buurt- en wijkvoorzieningen gedacht wordt, maar het is niet per definitie zo dat de inwoner kiest voor de toevallig in zijn wijk aanwezige voorziening; je hebt nou eenmaal voorkeuren voor bijv. een bepaalde kerk, moskee, culturele voorziening (dat leuke theater), of een jou passende dagbesteding, zorginstelling of school. In de hele Ruimtelijke Strategie 2040 kom ik overigens geen enkel	Mensen hebben altijd de vrijheid om naar een voorziening te gaan die het beste bij hen past, ook als deze niet in dezelfde wijk aanwezig is. Het voorzieningenaanbod voor ouderen is onderdeel van de barcode. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien. De huisvesting van ouderen is een onderdeel van het programma (T)huis voor iedereen, dat momenteel in ontwikkeling is.

	plan tegen voor (uitbreiding van) verzorgingshuizen of andere zorg-voorzieningen. Opnieuw de minder jonge, minder fitte bewoners vergeten (?).	
21	Reacties m.b.t. Overvecht: Uit de kaart van pag. 87 en tekst van pag. 88 blijkt dat een groot deel van Overvecht-Zuid als nieuwe stedelijke kern wordt gezien. Hebben de plannenmakers zich ook afgevraagd of de bewoners van dat gebied wel in een centrum willen wonen? De meesten hebben juist voor dat gebied gekozen vanwege de relatieve rust. Zie ook pagina 96 “Groenstedelijk: De groene wijk”, waar dit juist als pre voor dat deel van Overvecht gezien wordt.	Dit gebied heeft nu al een centrumfunctie met winkels, voorzieningen en een station. Hierdoor zien wij een goede aanleiding om dit gebied verder te verdichten en deze centrumfunctie te versterken. Hoe we dit gaan doen wordt in een later stadium nader uitgewerkt. Groen is en blijft een belangrijk element in dit gebied; dat benadrukken we ook in deze ruimtelijke strategie. Uiteraard krijgen de huidige bewoners de gelegenheid om mee te denken over deze plannen.
21	Pag. 117: hoogbouw tot 70 meter rond OV-knooppunt (station) Overvecht, waar is daar dan ruimte voor zonder de groenstructuur aan te tasten? En verder: Overvecht heeft al te veel hoogbouw, en wordt daarom vaak als niet-aantrekkelijk, anoniem, en daardoor ook zelfs achterstandsgebied aangemerkt. Dus niet nog meer hoogbouw in Overvecht plempen, maar het aanwezige groen en de ruimte in ere houden (d.w.z.: ook onderhoud plegen).	In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder Overvecht met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. Ook worden er randvoorwaarden opgesteld waar hoogbouw aan moet voldoen om ervoor te zorgen dat het als prettig wordt ervaren. Uiteraard zal hierbij ook de relatie met de bestaande woonvoorraad in hoogbouw in Overvecht worden gelegd. Er zal worden bezien of en op welke wijze nieuwe hoogbouwwoningen -met andere woninggroottes en typologieën en voor andere doelgroepen- een toevoeging kan zijn op de bestaande woonvoorraad. De richting is rondom de knopen compacter te bouwen dan op andere plekken. Specifiek in Overvecht zullen we daarbij extra aandacht geven aan het verbeteren van de leefbaarheid in het gebied.

21	Pag. 141: “Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen. Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500.” Dat betekent dus op heel Overvecht-Zuid 2000 + 1000 + 500 = 3500 woningen. Bij het winkelcentrum (overigens heet dat al een tijdje ‘Shoppingcenter’) worden er al zo’n 1000 gebouwd, dat wordt dan voor de rest van de wijk wel erg veel verdichting, of anders gezegd: dicht bouwen en onleefbaar maken?	De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger voor de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Maar ook door meer diverse woningtypes toe te voegen aan de wijk, te investeren in voorzieningen, werkgelegenheid en maatschappelijke functies. Shoppingcenter Overvecht is de naam voor de winkels / het winkelcentrum. Wij gebruiken de naam Overvecht Centrum voor het hele gebied, dus naast het Shoppingcenter ook de omliggende gronden. Overvecht Centrum zou méér moeten worden dan alleen een winkelcentrum, namelijk ook een combinatie met wonen, werken en voorzieningen. De kwaliteit in het gebied laat nu te wensen over; door vernieuwing en meer levendigheid voegen we kwaliteit toe in het gebied en in de wijk.
21	Pag. 142: “2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as …”; gaat die centrale HOV-as samen met wonen het groen vernietigen? Daar maak ik bezwaar tegen. Het lijkt ook in tegenspraak met punt 8. “Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto’s, betere busverbinding” en de huidige praktijk waarbij busverbindingen juist slechter zijn geworden. Haal het aanwezige groen niet weg: de wijkbewoners hebben dit nodig op die plekken, en niet ‘elders gecompenseerd’, zoals bijvoorbeeld met de bomenkap bij Amelisweerd (wat heeft de Utrechter aan	In de RSU is nog geen tracékeuze gemaakt voor de HOV-as. Daarvoor is aanvullend onderzoek nodig. Daarbij wordt ook gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing. Zoals beschreven in deze ruimtelijke strategie kan een goed werkend OV-systeem juist resulteren in minder autobezit en meer groen in de stad.

	nieuwe bomen ver buiten de stad?), en ook niet in de vorm van vergrootte boomspiegels als compensatie'. Niet voor niets is Overvecht een 'Wijk van buurten' (zie pag. 140).	
21	Punt 15 "Tuincentrum Overvecht" is al enkele jaren geleden gesloten. Het lijkt er op dat 'de tekentafel' de ontwikkelingen / actualiteit niet gevolgd heeft	Daar zijn wij van op de hoogte. We hebben dit bedoeld als locatie aanduiding, maar u wijst ons erop dat dit verwarrend over kan komen. Daarom zullen we het aanpassen en benoemen als "terrein voormalig Tuincentrum Overvecht".
21	Punt 17, het Noorderpark als zoekgebied voor windenergie: op een andere plek in de RSU 2040 staat dat windenergie op minimaal 2 kilometer van de bebouwing moet staan. Dan passen windturbines niet in dit deel van de gemeente Utrecht. Zorg ook maar dat de gemeente De Bilt ze niet aan de gemeentegrens van Utrecht plaatst.	In de concept-RSU staat: "Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht." Wij bedoelen hiermee niet dat binnen twee kilometer van woningen geen windmolens mogen komen.
21	Fasering: Het hoofdstuk over de fasering (hst. 7 Uitvoeringsstrategie) zou verrijkt kunnen worden met een schematische weergave van de fasering. Tekstueel: - er mag nog wel eens iemand aan gezet worden om de onvolledige zinnen er uit te halen. - veel ambtelijke (en niet toegelichte) kretologie en afkortingen, de afkortingenlijst is niet volledig (wat is bijv. bvo op pag. 137?), en een (voor de leek / inwoner van Utrecht) verklarende woordenlijst zou ook niet misstaan.	Dank voor uw tips

23	De Utrechtse buurtteams hebben zich verdiept in de Ruimtelijke Strategie 2040. We zagen mooie dingen in de strategie zoals de 10 minutenstad, het multifunctionele gebruik van gebouwen en de aandacht voor groen (al willen we wel meer groen ipv verplaatsing van groen). Een belangrijke vraag voor ons is of deze strategie bijdraagt aan sterke wijken. Volgens ons dragen sterke wijken bij aan veerkrachtige bewoners. Het bevorderen van sociale cohesie vinden we daarbij belangrijk. Dit verdient wat ons betreft dan ook een centrale plek in de Ruimtelijke Strategie. Aangemoedigd door https://www.pharos.nl/kennisbank/inspiratie-en-werkboek-gezondheid-en-ruimte/ dat oa een pleidooi is voor de verbinding van het fysieke en sociale domein, dienen wij onze zienswijze in:	Dank
23	We zouden graag zien dat de gemeente duidelijk maakt hoe zij sociale cohesie concreet bevordert. Ons inziens is sociale cohesie een voorwaarde voor sterke wijken en daarmee een prettig leefklimaat en gezonde inwoners.	Sociale cohesie is inderdaad een belangrijke voorwaarde voor sterke wijken. Daarom stimuleert de gemeente een goed voorzieningenniveau in de wijken en voldoende groen en ontmoetingsplekken. De RSU beschrijft de ruimtelijke consequenties van de sociaal-maatschappelijke opgaven. Via het sociaal beleid wordt geïnvesteerd in sociale cohesie, maar dat wordt dus niet verder beschreven in de RSU
23	We vinden het belangrijk dat er met bewoners naar oplossingen wordt gezocht die de leefbaarheid in hun eigen omgeving bevordert: inclusieve besluitvorming. En geef die betrokkenheid van bewoners serieus vorm. Niet vrijblijvend laten reageren op bestaande plannen, maar door willekeurige selectie/loting vanaf het begin mee vormgeven. Ondersteund door creatieve geesten zoals kunstacademie studenten bijvoorbeeld. In Utrecht zijn daar goede ervaringen mee opgedaan: in 2015 dachten 150 willekeurig geselecteerde bewoners mee	Bij de ruimtelijke plannen die voortvloeien uit de RSU 2040 worden inwoners en andere belanghebbenden betrokken. We hebben hiervoor een participatiebeleid en een participatieleidraad.

over een energieplan voor Utrecht. Zoiets zou heel goed kunnen rondom de vier nieuwe centra.

23	Onze ervaring leert dat je sociale cohesie in wijken kan bevorderen door ontmoetingsplekken dichtbij te creëren waar mensen automatisch naar toe gaan. Denk aan 'huiskamers' in de wijk, sportvoorzieningen, religieuze voorzieningen en ook cafés en gebouwen die verschillende functies (wonen, werken, welzijn) combineren. Niet aan de randen van de stad of in het stadscentrum, maar bereikbaar binnen 10 minuten, in navolging van wat er al in de Ruimtelijke Strategienota staat. Wonen, werken, welzijn binnen handbereik! Met een budget per wijk/centrum, een community budget. En dan kan het zomaar zijn dat de ene wijk/centrum meer krijgt dan de andere omdat er meer nodig is om eenzelfde niveau te bereiken. De toegankelijkheid en beschikbaarheid van deze ontmoetingsplekken is belangrijk. Niet alleen fysiek (voor gehandicapten) maar ook sociaal (iedereen moet er naar binnen willen en zich er thuis kunnen voelen en in staat zijn om een woning te kunnen betalle).	Wij onderkennen het belang van deze ontmoetingsplekken. We houden rekening met een evenwichtige spreiding van deze voorzieningen over de groeiende stad, zoals te zien is in de barcode van de RSU. Ook wordt bekeken wat de verschillende wijken nodig hebben. Bijvoorbeeld bij buurtcentra wordt het aantal vierkante meters per wijk gekoppeld aan de kracht van een wijk (zwak/sterk/gemiddeld is). Zie hiervoor de bijlage van het Koersdocument Maatschappelijke voorzieningen en leefbare stad p3. Deze voorzieningen moeten ook toegankelijk zijn, zowel fysiek als dat het uitnodigt om er naar binnen te gaan (zie het Koersdocument Maatschappelijke voorzieningen en leefbare stad, p10). De RSU gaat alleen over de lange termijn van fysieke ontwikkelingen in de stad en niet over budgetten. Wat betreft het voorstel van het Community budget: de gemeente Utrecht heeft verschillende budgetten, zoals het Initiatievenfonds. Per wijk is er een jaarlijks budget beschikbaar voor initiatieven uit de wijk.
23	Naast een fysieke plek om te ontmoeten is vrij toegankelijke openbare ruimte relevant voor leefbaarheid en sociale cohesie. We hebben zorg over de intensivering van het gebruik van de beperkte groene ruimte. Kies in nieuwe wijken voor nieuw groen en niet voor intensivering van al gebruikt groen, zoals bij de plannen voor de Cartesisudriehoek en het park bij de Merwedekanaalzone. Hierdoor vindt verdringing plaats. Durf te kiezen voor minder huis en meer groen, leefbaarheid en ruimte in de stad in belang van leefbaarheid en ‘iedereen gelukkig en gezond 2030’ waar de gemeente zich met de Health Hub Utrecht ook aan conformeert. De strategie om groen en recreatie	We onderschrijven uw mening over de openbare ruimte en het belang van voldoende groen nabij. Dit geldt zowel voor kwantiteit als kwaliteit. In paragraaf 5.2.1 van de concept RSU 2040 vindt u hier meer over. Onze ambitie omvat het aanleggen van nieuw openbaar groen én het beter toegankelijk maken van groen van andere eigenaren. Dat telt op tot de opgave zoals hij in de RSU voor groen is geformuleerd.

vooral rondom de stad aan te bieden, geeft een risico op verdere segregatie en gezondheidsverschillen, omdat deze voorzieningen door bepaalde type bewoners gebruikt worden.

23

Daarnaast willen we meer aandacht voor diversiteit in het woningaanbod in zowel bestaande als nieuwe wijken. Waar in Utrecht overigens al enkele goede voorbeelden van zijn. Maak niet alleen ruimte voor gezinnen, ook voor jongeren, ouderen en mensen die tijdelijk/snel op zoek zijn naar andere huisvesting ivm dakloosheid. Denk aan collectieve woonvormen voor jongeren die in een instelling verblijven, 18 worden en zelfstandig willen/moeten gaan wonen. Collectief omdat ze elkaar dan kunnen ontmoeten/ondersteunen waar nodig. Maar zonder het stempel van een 'instelling': graag zo normaal mogelijk. Denk aan crisiswoningen voor mensen die door een echtscheiding snel andere woonruimte zoeken. Op een overspannen woningmarkt is dat vrijwel onmogelijk, zeker bij een beperkte beurs. En denk aan (collectieve) woonvormen voor ouderen die uit hun, te grote, gezinswoning willen, maar vaak lang blijven wonen vanwege een gebrek aan een betaalbaar alternatief in de wijk waar ze al hun leven lang wonen. Hiervoor is nodig dat de ruimtelijke strategie meer diversiteit krijgt. Richt je als gemeente niet alleen op nieuwbouw van woningen voor 1 of 2 woonvormen. Maak diversiteit onderdeel van he strategie. Sociale huurwoningen in alle wijken is essentieel. We begrijpen dat de stad groeit. Wij pleiten ervoor om wonen en bouwen van woningen niet als voornaamste uitgangspunt te nemen in de ruimtelijke strategie, maar het fysieke domein met het sociale domein te verbinden.

De RSU bevat de strategische ruimtelijke koers voor de stad. We zijn het eens met de onderwerpen die worden aangedragen en zien de oproep als aanmoediging voor onze inzet vanuit de Woonvisie, Utrecht beter in balans en de diverse uitwerkingen die daaraan zijn (en nog worden) gegeven. Zo zijn al belangrijke stappen aangekondigd in het 'Plan van aanpak huisvesting en begeleiding kwetsbare groepen', is het traject Thuis voor Ouderen gestart en hebben we op verschillende manieren aandacht voor het realiseren van nieuwe woonconcepten (ook voor ouderen en jongeren) en bewonersinitiatieven Bovendien zullen de komende jaren verschillende voorbeelden die worden genoemd ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Deze RSU is verbreed en bevat een verbinding tussen het sociaal en fysieke domein. Niet alles komt in detail terug; we zoeken telkens naar een balans tussen wat we in de RSU beschrijven en wat al is vastgelegd in andere beleidsdocumenten.

De RSU 2040 benadrukt met goede redenen het belang van het verbinden van de groeiende stad met groen in het ommeland; onder anderen de “Groene Scheg” Laagraven-Oost, het landschapspark Laagraven Oost. Lisman en Lisman b.v. , eigenaar van kasteel Heemstede, een uniek cultureel erfgoed in het te ontwikkelen landschapspark Laagraven-Oost, onderschrijft dit belang. In de RSU treffen we echter weinig instrumenten aan die deze ontwikkeling — immers gelegen over de gemeentegrens — kunnen borgen.

In het navolgende geven we eerst aan welke ontwikkelingen op het territoir van Houten en Nieuwegein de ambities van het RSU 2040 kunnen doorkruisen. Vervolgens geven wij enige suggesties hoe de gewenste ontwikkeling veilig te stellen.

Scheg Laagraven-Oost bedreigd
Voor de ontwikkeling van het landschapspark Laagraven-Oost is in 2011 de Integrale Landschapsvisie Laagraven Oost (ILLO) opgesteld in opdracht van de gemeenten Houten en Nieuwegein namens de Enveloppecommissie Linieland (in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Een gerenommeerd buro (H+N+S) heeft een aantal scenario’s opgesteld. Om de uitvoering financieel mogelijk te maken heeft een daarin gespecialiseerd bedrijf een scenario gekozen waarbij woningbouw als kostendrager is aangegeven.
In het RSU is voor fase 4 voor de Groene Scheg Laagraven-Oost de ontwikkeling tot landschapspark gedacht. Natuur, enige (stads)landbouw en vele recreatiemogelijkheden worden daar als ruimtegebruik voorgesteld, maar geen woningbouw. Deze ontwikkeling zien ook wij als gewenst. De woningbouw zoals die in het ILLO is aangegeven is niet van beperkte omvang (deels in meerlagen appartementen) en soms zelfs geplaatst op grond die Rijksmonument is (zoals de 1$ ha ten oosten van kasteel Heemstede). Ook de infrastructuur die voor

Als U10 regio werken we samen aan een Integraal Ruimtelijk Perspectief. We gaan in regionaal verband zeker samenwerken met gemeenten Houten en Nieuwegein om de verschillende opgaven voor onze gemeenten met elkaar af te stemmen en te optimaliseren.
Behoud en ontwikkeling van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn in het gebied Laagraven een belangrijk uitgangspunt. Bevoegde overheden in dit gebied zijn provincie, en de gemeenten Houten en Nieuwegein en als gemeente Utrecht gaan wij graag in overleg met deze partijen ten behoeve van een nadere uitwerking voor dit gebied.

een dergelijke ontwikkeling nodig zou zijn doet het landelijk karakter van het park teniet. De ambitie van het RSU wordt daarmee geheel doorkruist.
Ook al is het ILLO inmiddels 10 jaar oud, het ligt niet in de la van vergeten plannen. Nog onlangs heeft de Ruimtelijke Koers Houten 2040 voor Laagraven-Oost aangegeven dat het ILLO leidraad zou zijn. Ook in stukken van U16, bijvoorbeeld inzake deAl2 zone, is naar het ILLO verwezen.
Recentelijk is er zelfs een concreet bouwvoornemen in dit gebied geweest voor een 40 tal woningen, waarop de gemeente Houten niet negatief heeft gereageerd. De provincie Utrecht kon hierin niet meegaan. Ook Nieuwegein ziet het ILLO nog als gewenste ontwikkeling.
De conclusie moet helaas zijn dat niet, zoals in het RSU aangegeven, gewacht kan worden tot het daar geplande ‘fase 4’, om Laagraven-Oost de belangrijke rol te laten spelen die deze “Groene Scheg” in de nabije stedelijke toekomst heeft.
Regionale investering
Er zijn instrumenten nodig waarmee meer zekerheid voor de gewenste ontwikkelingsrichting van Laagraven-Oost ontstaat.
De RSU 2040 heeft een investeringsstrategie (Hoofdstuk 8). Hierin hebben we gezocht naar mogelijke bekostiging van Landschapspark Laagraven-Oost. Verschillende dekkingsbronnen voor ‘groen’ worden daar aangegeven. P 187 geeft een bedrag voor ‘groen’ aan van 1,6 mid. P189 noemt het bekostigen “van een deel van de groene schaalsprong”. P190 introduceert het Fonds Bovenwijkse voorzieningen, bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Wij achten het gewenst dat over de gemeentegrens heen zekerheid wordt geboden voor de realisering van Landschapspark Laagraven-Oost door daarvoor middelen te alloceren. De gemeenten Houten en Nieuwegein moeten er op kunnen rekenen dat realisatie van het landschapspark Laagraven-Oost niet grotendeels hen ten laste zal komen.

Uitvoering borgen

De uitvoeringsstrategie (Hoofdstuk 7) beoogt (p182) uitbreiding van gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen. Voor Laagraven-Oost is dit zeer gewenst, maar gezien de ligging over de grens is dat niet eenvoudig. De onder 7.3.1. genoemde vormen van intergemeentelijke samenwerking betreffen vooral investeringen in economische ontwikkeling. Wij menen dat voor de 'Groene Scheg Laagraven-Oost' specifieke samenwerkingsvormen nodig zijn waarmee gemeenten en provincie hun inbreng leveren. (Anders dan in de Groene Scheg Amelisweerd Rhijnauwen waar het veelal gaat om eigendommen van gemeente Utrecht en S taatsbosbeheer).

Het project landschapspark Laagraven-Oost heeft de inbreng nodig van de gemeenten Houten, Nieuwegein en Utrecht en van de provincie Utrecht. Gezien de ambitie van de RSU met de "Groene Scheg Laagraven" zijn de baten daarvan in belangrijke mate voor de stedelijke bevolking van Utrecht. Van de gemeente Utrecht mogen tijdige (gezien mogelijke ongewenste initiatieven) stappen verwacht worden die de gewenste ontwikkeling voor de stad en de regio borgen. Gezien eerder genoemde bedreigingen (bouwvoornemen en rapporten) is dat nu al gewenst.

Besluit

Er is Lisman en Lisman alles aan gelegen het kasteel Heemstede met zijn uitstraling van cultureel erfgoed een bijdrage aan het te ontwikkelen landschapspark te laten leveren. Op dit moment wordt met het herstel van een deel van de historische tuin (deels gesubsidieerd) de oude luister verder hersteld. Het effect daarvan zou teniet worden gedaan door niet passende stedelijke elementen in de omgeving. Om dit wel goed tot zijn recht te laten komen is het van cruciaal belang dat de ruimtelijke omgeving haar landelijk karakter behoudt zodat daar een landschapspark ontwikkeld kan worden zoals we dat bijvoorbeeld kennen van de "Groene Scheg" Amelisweerd Rhijnauwen.

25

Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Ik heb dit plan met belangstelling gelezen en met name ook gekeken naar de plannen voor Overvecht en mijn directe woonomgeving, de Vechtdijk. Ik heb geconstateerd dat uit een schets in paragraaf 6.3 blijkt dat rekening wordt gehouden met een nieuwe brug over de Vecht ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. Ik ben van mening dat een dergelijke brug niet nodig is in het kader van de tien-minutenstad. Bovendien zou zo'n brug onwenselijk zijn met het oog op de groenvoorziening, veiligheid en recreatie.
Ik verzoek u dan ook een beoogde Vechtbrug uit de RSU 2040 te verwijderen.
Een nieuwe oeververbinding over de Vecht zou niet bijdragen aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit. Een dergelijke oeververbinding lijkt in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden. Aangezien er al twee fietsroutes zijn over bestaande bruggen zou de toegevoegde waarde van een nieuwe brug verwaarloosbaar zijn.
Graag deel ik als betrokken bewoner van de Vechtdijk mijn visie met u om zo samen de RSU 2040 te verbeteren. Aan de hand van de thema's mobiliteit, veiligheid, groenvoorziening en recreatie licht ik toe waarom een Vechtbrug niet in lijn – en zelfs strijdig – is met de uitgangspunten en doelstellingen van de RSU 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 zowel goed als slecht weer door veel

Hartelijk dank voor uw zeer uitgebreide reactie. De RSU 2040 is het koersdocument en geeft hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling.

De fietsbrug over de Vechtdijk was onderdeel van de Verkenning nieuwe fietsverbindingen. Negen locaties kregen de meeste prioriteit, waaronder de brug over de Vechtdijk.

De verbinding kan een veilige en comfortabele fietsroute bieden tussen de wijken Zuilen en Overvecht, waar nu ver omgefietst moet worden via een hoge autobrug. De verbinding draagt daarmee heel goed bij aan een fijnmaziger (recreatief) fietsnetwerk en stimuleert het gebruik van de fiets t.o.v. de auto. Het verkort de afstand en reistijd voor fietsers en wandelaars tussen Zuilen en Overvecht flink. De brug vormt een belangrijke schakel in het stedelijke én regionale netwerk, als onderdeel van de doorfietsroute door Zuilen van en naar het Amsterdamrijnkanaal (t.h.v. de Demkabrug) en van de route via de Klopdijk door Overvecht. Zo wordt Overvecht beter verbonden met werkgebied Lage Weide voor fietsers.
Voor wandelaars en andere recreanten ontstaan er mogelijkheden diverse (verkorte) rondjes en ommetjes te maken. Twee wijken en twee parken worden met elkaar verbonden. Dit sluit aan bij onze principes gezond stedelijk leven voor iedereen en de gedachte van de 10 minuten stad, met alle voorzieningen dichtbij.

Op basis van het Mobiliteitsplan 2040 kunnen projecten worden gestart, waaronder deze verbinding inclusief de brug. Voorwaarde om

verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug zou afbreuk doen aan de waarde van deze verbindingsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als 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. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Een buitengewoon beperkt voordeel voor enkele gebruikers levert geen bijdrage aan het realiseren van de tien-minutenstad en rechtvaardigt bovendien naar mijn inzicht de te maken kosten niet.

Veiligheid

een project te kunnen starten is dat de gemeenteraad hiervoor een financieel budget ter beschikking stelt. Het besluit over de daadwerkelijke realisatie van de brug wordt pas later genomen, o.b.v. de uitwerking van dat project. Hierin wordt een integrale afweging gemaakt tussen belangen van bewoners en de effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de wijken en de stad. Aspecten als ecologie, veiligheid, recreatie, cultuurhistorie worden hierin afgewogen. De inpassing van de verbinding en de brug en de locatie van (evt. te verplaatsen woonboot/-boten) wordt onderzocht. Bewoners en belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen.
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbrekende van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- Een brug zou de overlast vergroten die gekoppeld is aan de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad. Dergelijke overlast is gestopt nadat de prostitutiezone aan het Zandpad is gesloten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute zowel voor lieden die werkers en klanten van de zone lastigvallen als voor drugsdealers en -gebruikers, en vormt een slecht te controleren toegang voor randfiguren die op deze zone afkomen.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren.

Groenvoorziening

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk, daarin deel ik zonder meer de bevindingen in de RSU 2040. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen 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 storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. 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 extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, weet ik als bewoner, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. 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 waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. De RSU 2040 beoogt de recreatieve waarde van de stand met name ook voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het 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 dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en 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 intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen van de RSU 2040.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel 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. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De plannen in de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 lijken te leiden tot meer verkeersdruk op de Franciscusdreef. De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietstunnel bij het Westplein in Lombok zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.

Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Uiteraard zie ik met belangstelling uit naar uw reactie.

27

Hierbij maken ondergetekenden bezwaar tegen de aanleg van een brug over de Vecht, o.a. geschetst op pagina 143 van de inspraakversie Ruimtelijke Strategie van januari 2021.
Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst.
In de Ruimtelijke Strategie 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, die in het Mobiliteitsplan 2040 Vechtbrug wordt genoemd.
Naast de vele onduidelijkheden die de Ruimtelijke Strategie 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
3) De uitvoering en uitvoerbaarheid
4) De cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en het Vechtzoompark
5) Het historische karakter van het water
[.....]

Conclusie

Hartelijk dank voor uw reactie. Vanwege de lengte maar zeker ook de afbeeldingen hebben wie uw reactie als bijlage toegevoegd. Voor de beantwoording verwijzen wij naar het antwoord bij inspraakreactie 25.

	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.	
28	Hiermee geef ik aan dat de meerwaarde voor de geplande Vechtbrug niet deel en dus tegen ben	Zie antwoord op inspraakreactie 25
29	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25

30	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
31	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
32	Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Graag denk ik met u mee over deze strategie en daarom deel ik mijn mening over een van de voorgestelde fietsroutes en het zoekgebied dat is aangewezen voor deze fietsroute en een mogelijke brug over de Vecht. Deze inspraakpunten heb ik eveneens ingediend bij de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan gemeente Utrecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is gericht op de tien minuten stad, waarbij alles voor bewoners binnen handbereik is. In de concept ruimtelijke strategie is aangegeven dat uw gemeente daarbij voor keuzes komt te staan en dat de vraag naar ruimte in de stad groter is dan de beschikbaarheid van die ruimte. Een belangrijk punt is daarbij de noodzakelijke ruimte voor groen en recreatie. Een belangrijk concept dat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt genoemd is “Groen groeit mee”. Het uit de strategie naar voren komende beeld, is dat er in Utrecht meer groen moet komen en dat nu bestaand groen gehandhaafd moet worden. Dit vanwege het creëren van een klimaat adaptieve stad met genoeg ruimte voor de opvang van regenwater, het voorkomen van hitte stress en het behouden en maken van voldoende mogelijkheden voor recreatie (samengevat in het principe groen, tenzij.....). Een ander belangrijk concept is een doorlopende fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht om	Zie antwoord op inspraakreactie 25

de fietsmobiliteit te bevorderen. Dit concept wordt niet zozeer besproken in dit plan, maar was een onderdeel van het Mobiliteitsplan Utrecht dat recent ter inzage heeft gelegen. In het kader van die terinzagelegging heb ik al veel bezwaren geuit tegen het voorgenomen fietspad en de locatie die nog niet vaststaat, maar waarvan de mogelijke locaties afgeleid moeten worden uit andere stukken.

Het bewerkstelligen van meer groen en een doorlopende fietsroute leveren botsende belangen op. Dit uit zich concreet bij de plannen op de pagina's 136 en 142-143 van de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht in relatie tot een nog niet bestaande (!) en wel als vaststaand gegeven (!) ingetekende fietsbrug (p. 143 concept) over de Vecht. De fietsbrug levert zowel een belangenstrijd op bij de plannen voor Noord-West als bij de plannen voor Overvecht
Zo wordt binnen de zone langs de Vecht en binnen Zuilen vooral ingezet op het bewerkstellingen van meer groen. Op pagina 136 staat namelijk dat er in Zuilen geïnvesteerd moet worden in “een raamwerk van groenblauwe en of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad". Het feit dat er weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad is nogmaals nadrukkelijk bevestigd door wethouder Van Hooydonk in Trouw van 27 februari jl. In het artikel “Utrecht haalt de natuur binnen” staat namelijk: “We moeten van onze tegelverslaving af. Verblijfsruimte boven verkeersruimte”. En op de pagina's 142 en 143 de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht staan ook een flink aantal groene plannen voor de zones en parkdelen langs de Vecht aan de kant van Overvecht.

Dit verhoudt zich slecht tot het aanleggen van een fietspad dwars door het ecologische deel van een park in datzelfde deel Zuilen. Zeker, omdat uit de verschillende stukken die al bestaan over een mogelijke doorgaande fietsroute fietsbrug over de Vecht is aangegeven

dat het gaat om een route die voorziet in een behoefte van 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Er wordt dus niet aangestuurd op zomaar een route, maar er ontstaat een hele drukke route in een rustige groenstrook die nu wordt gebruikt voor rustige recreatie (wandelen, picknicken).
Voordat ik verder in ga op de botsende belangen op de voorgenomen locatie, wil ik eerst aangeven dat überhaupt twijfels heb bij nut en noodzaak van een (extra) doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht en de noodzaak om daarvoor een extra brug aan te leggen over de Vecht. Er zijn al een tweetal echt doorgaande (fiets-)routes vanuit Ondiep/ Zuilen aar Overvecht, namelijk over de Marnixbrug en over de J.M. Muinck de Keizerbrug. Deze bruggen liggen hemelsbreed nog geen 1.5 kilometer van elkaar verwijderd. De ene brug leidt via de Cartesiusweg en de Marnixlaan direct richting winkelcentrum Overvecht (wat een extra centrum moet worden). De andere weg leidt vanuit de Demkabrug, via de Norbruislaan, direct richting het industrieterrein van Overvecht en daarna verder het groen van de polder in. Beide bruggen maken reeds deel uit van de bestaande infrastructuur en zijn ingepast in de ruimte.
Het voornemen om een extra druk doorgaand fietspad en een fietsbrug aan te leggen door de wijk Zuilen en over de Vecht doet, naar mijn mening, ernstig afbreuk aan de invulling van de ruimte en levert tevens een aantal andere bezwaren op. Deze bezwaren heb ik ook geuit naar aanleiding van de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan Utrecht.
De stukken waarin de voorgenomen route en locatie van het fietspad en de brug zijn af te leiden, zijn oudere onder de begroting liggende stukken die zijn gebruikt om de “fietsbruggen” discussie te voeren (o.a. het verkennend onderzoek fietsbruggen). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn de doorgaande route en de fietsbrug over de Vecht, zoals aangegeven, ingetekend zonder nadere uitleg en duiding. En

ook in het Mobiliteitsplan Utrecht was de locatie niet heel duidelijk. Omdat de route en de brug wel worden meegenomen in beide plannen en omdat er geen aparte inspraak ten aanzien van de wenselijkheid van fietsbruggen in Utrecht is geweest, reageer ik naar aanleiding van de Ruimtelijke Strategie op de voornemens en de onwenselijkheid daarvan.
De voorgenomen locatie voor de doorgaande fietsroute en de fietsbrug over de Vecht lijkt nu in het hoekje van het Niftarlakepark te liggen, vlakbij het haventje dat daar nu is ongeveer ten hoogte van de vissteiger die daar ligt en druk gebruikt wordt. Het aanleggen van een, naar verwachting drukke, fietsroute en fietsbrug over de Vecht voldoet mogelijk aan het belang van het in betere banen leiden van de fietsmobiliteit, maar doet op veel punten af aan de andere belangen die genoemd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, namelijk:
Groen (en vooral het reeds geconstateerde gebrek daaraan in Zuilen)
Recreatiemogelijkheden
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is aangegeven dat de langzame mobiliteit en groen en recreatie eventueel naast elkaar zouden kunnen bestaan, maar naar mijn mening wordt dat op deze locatie wel heel ingewikkeld. Het Niftarlakepark is altijd al, maar nu tijdens corona zeker, een gewilde plek geweest om rustig op een bankje te zitten, te picknicken, te wandelen en/ of hard te lopen. Indien er vanuit de Zwanenvechtlaan een doorgaand fietspad en een fietsbrug door dit park gelegd worden doet dat afbreuk aan de rust en beleving van het groen, in een wijk waarvan de strategie en de wethouder aangegeven hebben dat daar al een gebrek aan is. Dit nog los van het feit dat de voorgenomen locatie dwars dor het ecologische deel van het park gaat en er een bouwverbouw op dat deel van het park heerst volgens de geldende beheerverordening. Het feit dat een dergelijk verbod in een algemeen verbindende verordening is opgenomen zegt genoeg over de belangen en waarden van het Niftarlakepark. Een

fietspad en een fietsbrug komen ook haaks te liggen c.q. staan op de bestaande druk gebruikte wandel- en fietspaden. Dat levert zou veel verkeersonveilige situaties opleveren, vooral bij het kruisen van de wandelaars direct langs de Vecht aan de kant van Zuilen en het kruisen van het bestaande doorgaande fietspad met veel snel fietsers aan de kant van Overvecht. Een laatste bezwaar is nog dat een fietsbrug of laag is en dan het vaarverkeer op de Vecht belemmert (en zwemmers/duikers aantrekt) of dat de fietsbrug hoog is om kruisend verkeer niet te hinderen en dan afbreuk doet aan het mooie zicht op de Vecht. Terwijl de Ruimtelijke Strategie Utrecht er ook voor staat om de groenblauwe corridors te willen handhaven vanuit oogpunt van ecologie, groen en rust/ recreatie.
De aanleg van doorgaande fietsroutes en de daarbij behorende fietsbruggen zijn uberhaupt nog een punt van discussie in uw gemeenteraad. Ik verwijs hierbij naar de discussie en de pers over het aanleggen van rood asfalt op de Weerdzijde en het aanleggen van de “megalomane” brug over de Weerdsluis.

Ik hoop dat u het voornemen van een doorgaande fietsroute door het Niftarlakepark en het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht wilt heroverwegen en de ingetekende doorgaande fietsroute en fietsbrug uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht wilt schrappen. Ten eerste, omdat er nog geen inspraak en besluitvorming over de route en de brug hebben plaatsgevonden, maar beiden nu wel als voldongen feiten in het plan lijken ingetekend. Ten tweede, omdat u weliswaar aangeeft dat er een aantal belangen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht staan die kunnen botsen en afgewogen moeten worden maar er op de voorgenomen locatie duidelijk al invulling is gegeven aan het belang van groen en recreatie. Het zou vreemd zijn om de ambitie die dan in een deel van het plangebied al is bereikt teniet te doen middels een

	voornemen waarvan nut en noodzaak en locatie niet vaststaan en duidelijk nog afweging en discussie behoeven.	
33	zie inspraakreactie 25 In de bijlage geef ik nog eens aan dat ik het niet eens ben met een fietsbrug over de historische Vecht. Vooral omdat het niet nodig, er zijn al voldoende bruggen.	Zie antwoord op inspraakreactie 25
34	zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
35	zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
36	zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
37	Ik wil graag reageren op de omgevingsvisie. Alleen dan niet zo positief, terwijl ik wel positief ingesteld ben. Dat komt omdat ik in deze mooie gevarieerde agrarische omgeving woon en werk. Ik woon en werk in het mooie dorp Haarzuilens, een echt dorp binnen de gemeente Utrecht. Ik ben hier heel trots op. De laatste jaren is hier heel veel veranderd. Er is nog een heel mooi gebied ongeschonden gebleven. Dit gebied wordt Ockhuizen genoemd. Dit gebied is aangewezen als zoeklocatie voor bos, recreatie en zonnevelden.	De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen om in Ockhuizen drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Het gebied heeft een cultuurhistorische beschermde status waarmee we rekening zullen houden bij de verdere planvorming van dit gebied. Deze afweging zullen we zorgvuldig doen en hierbij zullen we ook rekening houden met de aanwezige natuurwaarden.

Ik vind het werkelijk belachelijk om deze gronden te misbruiken voor zonneweide. Werkelijk van de zotte. En dat terwijl er nog zoveel daken te gebruiken zijn of geluidschermen langs de wegen en nog zoveel meer van dit soort plekken waar men creatief mee om kan gaan. En dus niet op z'n mooie gevarieerde oer Hollandse weide, zoals tussen de Thematerkade en de Ockhuizerweg. Deze weide is een mooie open landschap. Dit gebied zal eerder als Unesco erfgoed moeten worden bestempeld.
Het gebied valt binnen het Rijksbeschermd dorpsgezicht Haarzuilens. Dit is zo'n gebied dat een zeldzaamheid is geworden en hoe je ook je best doet, mooier kun je het op deze plek niet maken. Zoek liever een nieuwe boer die dit gebied voor € 0,00 wil beheren en er ook nog een goede boterham aan heeft. Alles leeft in dit gebied. Er is een hele mooie hazen stand (naar het schijnt zeldzaam). Er leven wilde konijnen, een bever, reeën, fazanten en vele soorten weidevogels. Het is een zeldzaam mooi rustig stukje in deze omgeving. Laat dit gebied met rust. Elke verandering is ongewenst (ook het plaatsen van bomen zal hier niks toevoegen en zeker het plaatsten van zonnepanelen (lees stukken metaal) in de mooie stukje natuur niet. Laat nu eens een weide landschap onaangetast voor het nageslacht en zeker op deze plek. Elke m² die verandert is een zonde. Plaats bij dit gebied op al jullie stukken een term: "Pas op, kwetsbaar" Ik weet zeker dat velen, zeer velen het met mij eens zijn!

zie inspraakreactie 25

Zie antwoord bij inspraakreactie 25

39

Graag willen wij een zienswijze indienen betreffende het concept Ruimtelijke Strategie 2040.
Wij, als stichting Hoor de Haar, zijn al ruim 20 jaar een spreekbuis namens de bewoners van het dorp Haarzuilens. Haarzuilens, een klein dorpje Het ligt aan de westzijde van Utrecht, naast Vleuten. Het is klein, maar bezit alles om van te houden. Het RSU2040 betreft het stedelijk concept. Graag willen wij erop wijzen dat wij een klein dorp zijn binnen de gemeente Utrecht. Hier zal niet met dezelfde maatstaven kunnen worden gemeten als in de stad.
In het concept RSU 2040 hebben jullie het over veel meer groen en water aanleggen, dat is onder andere nodig voor de leefbaarheid en de klimaatverandering. En jullie willen gaan voor duurzame energie. Jullie kiezen voor duurzame energie geven jullie aan. Door de groei van het aantal inwoners, bezoekers en bedrijven is meer energie nodig. Tegelijk moeten we er met elkaar voor zorgen dat er minder CO_2 in de lucht komt. Daarom werken we aan energiebesparing en gaan we meer duurzame energie opwekken. We gebruiken steeds meer zonne-energie, windenergie, aardwarmte en warmte die bij bedrijven overblijft. Woningen en gebouwen krijgen op een andere manier warmte, waardoor geen aardgas meer nodig is.
Uiteraard is het harstikke goed om minder CO2-uitstoot te produceren alleen zijn hier diverse methodes voor om dit te realiseren. In het plan zoals op onderstaande plattegrond zoeken jullie gebieden om zonnevelden te realiseren. Hier staat ook ingetekend Haarzuilens, wij vinden dit stukje groen zonde om af te staan aan zonnevelden terwijl er voldoende panden, gemeentegebouwen, overheidsgebouwen daken etc. beschikbaar zijn die wellicht ook voorzien kunnen worden van zonnepanelen.
Wij als inwoners van Haarzuilens vinden dit gedeelte van Utrecht erg belangrijk juist om zijn landschap. Het gebied, genaamd Ockhuizen is

Onze prioriteit heeft het besparen van energie en het benutten van daken om zoveel mogelijk energie op te wekken. Dit is echter niet genoeg om de stad duurzaam te kunnen voorzien van energie. Er is ook ruimte nodig voor zonnevelden. De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen in Ockhuizen om drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Wij zullen daarbij rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en wij zien ook kansen om nieuwe natuurwaarden toe te voegen door de combinatie van bos, zonnevelden en de geleidelijke opbouw van recreatieve waarde voor het gebied.

een heel mooi weidelandschap. Er leven hier heel veel hazen, konijnen, fazanten, een bever en verschillende weidevogels. Dit gebied moet onaangetast blijven en behouden worden voor het nageslacht. Wij zien de zonnevelden dan ook niet passen in dit landinrichtingsgebied.
Graag vernemen wij uw reactie!

40

De voorgelegde strategie roept bij ons ernstige bezwaren op. Deze betreffen de aannames over de groei en de samenstelling van de bevolking, de stedelijke in plaats van de regionale strategie, de intensieve verstedelijking bij verkeersknooppunten, in het byzonder bij Lunetten-Koningsweg- Maarschalkerweerd en de voorziene overlast bij realisering daarvan.

Groei en samenstelling van de bevolking
In de RSU wordt uitgegaan van een bevolkingsgroei van 350000 naar 455000 in 2040. Alle andere variabelen, zoals het benodigde aantal woningen en andere voorzieningen worden hiervan afgeleid. Deze bevolkingsgroei lijkt een doel op zichzelf te zijn, maar in de digitale informatieavond op 16 februari 2021 werd toegelicht dat het om een prognose gaat die gebaseerd is op de groei tot nu.
Sinds 2000 is de bevolking inderdaad gegroeid met ca. 100.000 inwoners. Het is ons inziens echter onjuist een dergelijke groei als basis te nemen voor de prognose tot 2040. In de afgelopen 30 jaar zijn de gemeenten De Meern en Vleuten geannexeerd en is het stadsdeel Leidsche Rijn gebouwd. Zonder die uitbreiding zou de bevolking veel minder gegroeid zijn. Utrecht is niet voornemens opnieuw buiten de huidige gemeentegrenzen groei te realiseren. Door woningbouw binnen de stad moet de geprognosticeerde bevolkingsgroei worden opgevangen.

Groei en samenstelling van de bevolking
De aannames van de ontwikkeling komen voort uit landelijk onderzoeken van PRIMOS. Deze zijn ook regionaal opgesteld met een vertaling van programma naar de gemeente Utrecht. De verstedelijkingsopgave, maar wellicht nog meer de ruimtelijke uitstraling zal bij de gebiedsonderzoeken die volgen op de RSU scherper worden vertaald. Ook bij deze gebiedsonderzoeken zorgen we voor een participatietraject voor bewoners.

Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad,

In de RSU zijn alle voorzieningen afgeleid uit de groei van de bevolking met meer dan 100.000 inwoners. De bevolkingsgroei fungeert in de modellen als de onafhankelijke variabele, waar alle andere variabelen van zijn afgeleid. Als niet onder ogen wordt gezien of een dergelijke groei wel wenselijk is en als geen rekening wordt gehouden met groei-beperkende factoren zet dit axioma de hele strategie op losse schroeven.
- Is sterke groei wenselijk? Het is mogelijk een wens is van gemeentebestuurders om tot de- 4G-gemeenten te (blijven) behoren, of inwoners dit willen is zeer de vraag. Zeker over de consequenties zoals verdichting van bebouwing, multimodale mobiliteit, beperking van ruimte voor parkeren op straat etc is een brede raadpleging van de bevolking wenselijk.
- Welke factoren zijn van invloed op de groei? De corona-pandemie leert dat de toekomst veel minder voorspelbaar is dan gedacht. Nieuwe manieren van werken, andere woonwensen en mobiliteitswijzigingen zijn het gevolg van de herorientatie waar de pandemie toe noopt. Die zullen deels blijvend zijn. Dienstverlening, onderwijs en zorg zijn belangrijke sectoren in de Utrechtse economie. Werken, leren en zorgen zullen meer digitaal, decentraal en ook thuis plaatsvinden. Grote kantoren, dagelijkse forensenstromen en gestapelde, kleine en relatief dure woonvormen lijken achterhaald als mensen meer vanuit huis hun werk doen. Een stad als Utrecht wordt meer dan nu een plaats voor ontmoeting dan om te wonen.
Dat geldt in het bijzonder voor gezinnen met kinderen. Wonen met meer ruimte in en om het huis in regiogemeenten en buiten de Randstad wordt waarschijnlijk de trend in het post-corona tijdperk. Daardoor zal de samenstelling van de bevolking in de stad veranderen (meer een zandloper dan een pyramide). De vergrijzing van de bevolking zal toenemen. Wie in Utrecht een opleiding volgt zoekt er woonruimte, velen blijven er na het afstuderen nog enkele jaren wonen.

met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.

Woningbouw zoals in de Merwedewijk kan voorzien in woonwensen van recent afgestudeerden zonder kinderen en van gepensioneerden, mits tegemoet wordt gekomen aan hun behoeften op het gebied van betaalbaarheid en mobiliteit. Voor gezinnen is een dergelijke hoogstedelijke woonomgeving niet aantrekkelijk.

40

De stad en/of de regio
Waar de veronderstelde groei van de bevolking als onafhankelijke variabele in de stad de strategie bepaalt, blijft uit het zicht wat de rol van gemeenten in de omgeving kan zijn. Terwijl daar meer mogelijkheden zijn om aan de woonbehoeften van vooral gezinnen te voldoen.
De gemeente Utrecht droomt zich een metropool te zijn, maar denkt klein als het op ruimtelijke planning aankomt. De buurgemeenten zullen voor de Omgevingswet ook toekomstvisies opstellen. Die moeten met elkaar worden afgestemd. In de RSU staat vermeld dat de regio met de Utrechtse strategie instemt. Daarmee is het nog geen strategie op regionaal niveau. De verwijzing naar Utrecht10.nl levert alleen op dat alle gemeenten binnenstedelijk zullen bouwen. Het betekent zeker niet dat deze strategie van de tien gemeenten de juiste is en dat de gemeente Utrecht dit had moeten accepteren (misschien zijn de bestuurders van randgemeenten blij dat de gemeente Utrecht nieuwe annexaties achterwege laat).
Wij bepleiten een strategische planning die uitgaat van de regio/agglomeratie. Als de aangrenzende gemeenten Maarssen, Nieuwegein, Houten, Bunnik, Zeist en De Bilt ieder tot 2040 ongeveer 2000 á 3000 gezinswoningen bijbouwen hoeft de stad Utrecht nauwelijks te groeien. Bovendien zal een deel van de gezinnen nog verder, buiten de regio of buiten de Randstad voor hen geschikte woningen vinden.

De stad of de regio
De bevolkingsgroei en de groeiende behoefte om in steden te wonen speelt overal en dus ook in onze regio. Daarbij zien we ook dat veel mensen naar de grote steden trekken omdat zij de grootstedelijke voorzieningen aantrekkelijk vinden. De gemeente Utrecht en de regiogemeenten hebben hierin een gezamenlijke opgave. We benutten daarbij de agglomeratie voordelen voor een zo groot mogelijke sociaal-ruimtelijke en economische kwaliteit. De regio maakt gezamenlijk een integraal ruimtelijk perspectief (IRP), een soort omgevingsvisie voor de gehele regio. Daarin worden de gezamenlijke ambities uitgewerkt en regionaal worden afspraken gemaakt over de verdeling van het programma. De RSU 2040 is voor de gemeente Utrecht het uitgangspunt bij de totstandkoming van het IRP.

Het wiel met spaken voor de mobiliteit kan ook regionaal toegepast worden. Verkeersknooppunten liggen dan niet in de stad maar in de ring daarbuiten, met als voordeel dat ze vanuit een groter gebied de bereikbaarheid vergroten. Bijvoorbeeld: niet Overvecht en Lunetten worden dan intercitystations, maar Bilthoven en Bunnik (of Driebergen-Zeist, zoals vroeger). Vereist is dan wel een tramnetwerk dat doorgetrokken wordt naar deze stations. Een regionaal tramnetwerk had er allang moeten zijn.

40

Het gebied Koningsweg-Lunetten-Maarschalkerweerd
In onze zienswijze mbt het Mobiliteitsplan 2040 hebben wij er al op gewezen dat een verkeersknooppunt in de driehoek van de sporen naar Arnhem, Den Bosch en de A27 in strijd is met het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd van juli 2020. Daarin staan bescherming van erfgoed, natuur, sport en recreatie centraal. Meer nog dan tegen een (of twee) station(s) waar Intercities halteren op zichzelf, maakten wij bezwaar tegen de aanwijzing van verkeersknooppunten als Alocaties voor de realisering intensieve bebouwing tbv wonen en werken. De RSU doet daar nog een schepje bovenop: gedacht wordt aan hoogbouw tussen 70 en 105 meter hoog. Op nieuwe locaties zouden relatief veel woningen moeten komen. En die bouw zal naast of tussen de sporen plaatsvinden.
Wij zijn bewoners van een naastliggende wijk en maken ook als direct belanghebbenden ernstig bezwaar tegen aantasting van dit gebied, waarvoor terecht nog zeer recent andere waarden centraal zijn gesteld. De gemeente schermt weliswaar met andere aspecten, zoals een groene scheg in verbinding met de bossen van Amelisweerd en de Kromme Rijn en met een Liniepark. Maar dat neemt niet weg dat grootschalige verstedelijking visueel en feitelijk zal domineren en de beleving van het groene gebied zal overheersen.

Het gebied Koningsweg-Lunetten-Maarschalkerweerd
De RSU is een plan op hoofdlijnen en gaat niet in detail in op specifieke gebieden. Voor Maarschalkerweerd is een Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd geschreven. Op pagina 23 van dat document wordt aangegeven dat de verstedelijkingsmogelijkheden van het gebied rond station Lunetten nader worden onderzocht. Het gebied “Tussen de rails” maakt daar onderdeel van uit. In het Ontwikkelperspectief wordt daarom geen definitieve bestemming van het gebied gegeven maar een richting voor tijdelijk gebruik en inrichting.

Het Mobiliteitsplan 2040 schetst een toekomst waarin multimodale verplaatsing centraal staat: om in de stad of naar elders te reizen moet bij voorkeur van de fiets of het OV gebruik gemaakt worden en er moet worden overgestapt, soms meerdere keren. Woningen blijven bereikbaar, maar met moeite en omwegen. Auto's zullen niet bij het huis kunnen parkeren.
De visie in het Mobliteitsplan is geschikt voor jonge mensen die met gemak vanuit de trein hun reis lopend of met een (ruil)fiets voortzetten. En is geënt op het précorona tijdperk. De NS gaat nu al de dienstregeling terugschroeven, ook omdat mensen ivm besmettingsrisico's minder met de trein en meer met de auto reizen.

40

Ouderen worden de dupe
Vooral voor de oudere bevolking heeft de multimodale mobiliteit grote nadelen (en dan doelen we niet alleen op mensen met ernstige beperkingen, voor wie invalidenvervoer te regelen is). Het gaat vooral om vitale ouderen, die in hun mobiliteit zullen worden gehinderd. Overstappen betekent lopen, fietsen komt voor hen minder in aanmerking, in fietsenstallingen zijn alleen hoge plekken vrij, etc.
Er zal minder bezoek komen van bevriende leeftijdgenoten, familie komt niet even langs als gezinnen met kinderen op het OV zijn aangewezen. De groeiende groep ouderen in de bevolking raakt meer geisoleerd. Dit zijn juist de mensen die verleid moeten worden kleiner en wellicht gestapeld te gaan wonen, om doorstroming uit gezinswoningen in de stad mogelijk te maken. Niet is in te zien waarom onder gestapelde woongebouwen geen parkeergarages kunnen worden gebouwd. De nieuwbouw bij het Merwedekanaal lijkt een voorbeeld hoe het niet moet, althans niet op grote schaal. De ideologie wint het van de ratio.

Ouderen worden de dupe
De Gemeente Utrecht maakt gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk. Daarvoor hanteren wij de uitgangspunten voor de RSU die op 18 juni 2020 door de gemeenteraad zijn vastgesteld, waaronder inclusiviteit. De strekking daarvan luidt: de gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht.
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 in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren.

40	De realisatie van de plannen Grootschalige bouw van een nieuw station en van woningen en bedrijven met aan- en afvoerwegen zal in een aangrenzend gebied voor jaren overlast veroorzaken. Dat geldt voor de wijk Lunetten en ook voor de Impalastraat, die aan de Waterlinieweg grenst. Als de verbreding van de A27 wordt doorgezet of als deze op andere wijze wordt aangepast, wordt deze weg de omleidingsroute, zodat de overlast al vóór 2030 begint en tot 2040 zal voortduren. Er zal ook veel stikstof vrijkomen dat het groen in de parken en begraafplaatsen in het gebied aantast.	De realisatie van de plannen Bij de ontwikkeling van de stad zal worden gebouwd en dat kan hinder geven op het gebied van geluid, trillingen en omleidingsroutes. De gemeente probeert dat zo veel mogelijk te beperken.
40	Al met al hebben wij ernstige bezwaren tegen de RSU 2040. Deze is gebaseerd op een bevolkingsgroei die niet waarschijnlijk of noodzakelijk is en die anders, beter gespreid over de regio kan worden opgevangen. Voorts is geen rekening gehouden met een bevolkingsopbouw met meer oudere bewoners, waarvan de mobiliteit volgens de gerelateerde plannen eerder beperkt dan verbeterd zal worden. De gevolgen van verstedelijking met grootschalige hoogbouw in het gebied Maarschalkerweerd-Koningsweg-Lunetten zullen in de belendende woonomgeving groot zijn. Op zowel korte als op lange termijn zal daar veel overlast ontstaan.	Zie hierboven
41	Zie inspraakreactie 40	Zie antwoorden bij inspraakreactie 40
42	Met interesse hebben we kennis genomen van uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.	Uw voorstel voor het ontwikkelen van een duurzaam ecologisch gebied juichen wij toe. Wij willen daarom in de aanloop van een mogelijke ontwikkeling van de polder dit als randvoorwaardelijk kader/

Ballast Nedam Development is op meerdere plekken in uw gemeente actief. Zo zijn wij ontwikkelaar van de Cartesiusdriehoek en bezitten wij al geruime tijd een kleine 18 hectare grond in Rijnenburg. Duurzaamheid is onderdeel van het DNA van Ballast Nedam Development. Alle ontwikkelingen die wij doen, worden ingericht om zoveel mogelijk impact te maken op de 17 doelen van de Verenigde Naties. Dat de gemeente Utrecht volop inzet op duurzaamheid en gezonde verstedelijking in de gebouwde omgeving onderstrepen wij dan ook zeer.
Uw visie omtrent Rijnenburg valt ons dan ook zwaar doordat er een strikte keuze wordt gemaakt om enkel een energielandschap mogelijk te willen maken voor de komende decennia. Deze keuze doet geen recht aan de woningnood in de regio en ook niet aan de gestelde ambities uit uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij zijn van mening dat juist energie opwek én het oplossen van woningnood hand in hand kunnen, in plaats van eenzijdig te kiezen voor een energielandschap.

Ballast Nedam Development staat klaar om woningnood, natuurherstel, energietransitie en circulariteit integraal op te pakken in de wijk van de toekomst. Willen we hier in 2030 wonen mogelijk maken, moeten we nu aan de slag gaan. Door nu te kiezen voor enkel een energielandschap wordt de energie in verkeerde zaken geïnvesteerd. De ontwikkeling van Rijnenburg tot een duurzaam woongebied sluit uitstekend aan bij de speerpunten uit uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Graag lichten wij ze toe:

- Rijnenburg geeft uitstekend de kans om de kwaliteiten van Utrecht te koesteren en versterken. Het succes van Leidsche Rijn is daarbij tekenend hoe een nieuw woongebied kan worden omarmd door de bewoners van Utrecht. Maar dan wel met de ambities van vandaag en morgen.

structuur graag met u ontwikkelen zodat op korte termijn de kwaliteit van het gebied, met name ook voor biodiversiteit, verbinding en recreatie versterkt wordt. Echter hebben we aangegeven dat ontwikkeling van woningbouw in de polder niet voor 2035 zal plaatsvinden. Onze inzet is eerst de binnenstedelijke brede opgave te realiseren in de volle breedte. Dit conditionerende raamwerk kan al wel een eerder ontwikkeling krijgen wat ons betreft en wordt bij de gebiedsverkenning van Rijnenburg dan ook meegenomen.

- Rijnenburg biedt de perfecte omgeving voor het aanleggen van leefbaar groen en water. Door actief maaibeleid in het huidige Rijnenburg levert de huidige situatie niet veel op voor biodiversiteit en natuurinclusiviteit. Er zijn voldoende concrete voorbeelden waarbij deze belangrijke items voor de leefbaarheid integraal in gebiedsontwikkeling worden opgenomen. Deze kans kan worden benut.
- Rijnenburg valt prima te ontsluiten. De Papendorplijn kan worden doorgetrokken over de bestaande busbaan Rijnvliet over de A2, en door de bestaande doorgang bij Strijkviertel onder de A12. De kosten hiervan kunnen (deels) gefinancierd worden uit de exploitatie van Rijnenburg.
- In Rijnenburg kan zeer goed een functiemening ontstaan waarbij meervoudig ruimte wordt gebruikt. Met alleen al de huidige stand van techniek is woningbouw die energie levert, bijdraagt aan biodiversiteit, hittestress voorkomt, leefbaarheid verbeterden zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan de woningnood mogelijk. Deze ambities kunnen alleen maar verder uitgebreid worden in de tijd die deze gebiedsontwikkeling zal beslaan. De innovatiekracht van onze sector kan veel beter worden benut in het creëren van een toekomstbestendig plan voor Rijnenburg.
- Door functies goed te mengen en de ontsluiting te organiseren zoals hierboven omschreven is de 10 minuten maatschappij hier uitstekend te organiseren binnen het plangebied.
- De verbinding met het landschap kan bij uitstek plaatsvinden in Rijnenburg door zorgvuldige inpassing en hoge ambities op het gebied van natuurinclusiviteit en biodiversiteit. Onze samenwerkingen met organisaties als Vogelbescherming Nederland tonen aan dat het één allang het ander niet meer hoeft uit te sluiten.
- Utrecht wil een stad zijn voor alle inwoners. Juist Rijnenburg geeft de kans om niet alleen kwantitatief maar juist ook kwalitatief deze

ambitie in te vullen. Met een gevarieerd programma voor diverse doelgroepen kan hier een zeer inclusieve gebiedsontwikkeling ontstaan die voor velen beter zal aanpassen dan een woonvorm in het dicht bebouwde en financieel moeilijk bereikbare centrum.

Ons verzoek is om het huidige monotone landschap te verrijken. Laten we een nieuwe wijk maken waar biodiversiteit wordt versterkt en meer energie wordt opgewekt dan gebruikt. Een wijk die als voorbeeld fungeert voor de circulaire economie gebaseerd op een biobased economie, waar nieuwe mobiliteitsvormen tot succes worden gebracht. Rijnenburg bied het canvas om Utrecht nog verder op de kaart te zetten als de stad die vernieuwend en vooruitstrevend is in het concreet maken van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen. Maar bovenal een wijk waar de woningnood op de kortst mogelijke termijn, zowel kwalitatief als kwantitatief kan worden opgelost.
Samen met de gemeente Utrecht, en met ieders energie kunnen we hier het verschil te maken op alle genoemde fronten, geheel passend in uw Ruimtelijke Strategie. Wij zijn er klaar voor. Wij zien uit naar uw reactie.

43

Enkele opmerkingen vooraf:
1. Geeft de gemeenteraad een verklaring dat hij de GRENS VAN HET GROENE HART VAST LIGGEND erkent?
2. Te weinig wordt aandacht besteed aan het fenomeen huis. Terwijl de televisie in vijftig jaar veel meer kan dan vroeger behoeft men veel minder uren te werken om hem te kunnen aanschaffen. Er dienen woningen te komen die van veel lichter materiaal gemaakt worden, die een levensduur van b.v. 50 jaar hebben, die in een fabriek geproduceerd kunnen worden en eenvoudig in elkaar gezet kunnen worden.
3. Is de door de gemeente Utrecht gewenste groei niet egoïstisch?

1. Als college van B en W erkennen wij alle bestaande grenzen.
2. Onze ambitie is om huizen circulair en duurzaam te maken (zie pagina 37 en 123 van de concept RSU), maar dergelijke details worden doorgaans vastgelegd in onderliggend beleid/wet en regelgeving als het bouwbesluit.
3. De voorziene groei is niet egoïstisch maar zijn toekomstvoorspellingen uit diverse onderzoeken van onderzoeks- en adviesbureaus SITE urban development, Primos, STEC en Companen. Zij berekenen de verwachte woningvraag in de toekomst.

	Grote delen van Nederland ontvolken of kunnen zich minder goed ontwikkelen. Gevolg van dat o.a. Utrecht woningen en werkgelegenheid creëert waardoor mensen van elders hierheen gezogen worden. 4. In uw stuk wordt het woord stad gebezigd, terwijl u de gemeente bedoelt. Utrecht bestaat namelijk uit de historische stad en een aantal dorpen. 5. De kaarten in het boekwerk van RSU zijn onduidelijk en vaag. Hierdoor wekt het egoïstisch idee dat bepaalde ontwikkelingen vaag gehouden worden. Kunt u de kaarten duidelijker maken?	4. Het klopt inderdaad dat in de gemeente Utrecht een historische stad en enkele oude dorpskernen liggen. Tegenwoordig is het functioneren van deze elementen zodanig met elkaar verbonden dat wij spreken over één stad (volgens de definitie van Van Dale is dit een uitgebreid, samenhangend geheel van huizen en gebouwen). 5. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. Daarom zijn de kaarten bewust van een hoger abstractieniveau. Bij verdere uitwerkingen in gebieden of thema worden deze kaarten nader uitgewerkt.
43	Uitgangspunten De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten binnenstedelijk rondom knooppunten, (2) verdichten binnenstedelijk, (3) verdichten aan de randen van de stad rondom knooppunten, en (4) buiten de stad; Wat wordt bedoeld met buiten de stad? De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaat-bestendige stad; Heel mooi en goed. Maar als je dan in de nota leest dat sportvelden als wadi’s moeten gaan functioneren (en daarmee mogelijk schade op lopen en tijdelijk niet gebruikt kunnen worden) denken we dat er op dat gebied beleid moet komen rondom de woningen Daar wordt door de sterk toegenomen verharding de mogelijkheid om af te voeren via de aarde belemmerd. Hier dient beleid op te komen.	Uitgangspunten De prioriteitsvolgorde is anders dan u beschrijft; deze vindt u In hoofdstuk 2. Met buiten de stad bedoelen we buiten bestaand bebouwd gebied. In de RSU staat nergens vermeld dat een sportveld als wadi moet dienen. We onderschrijven het tegengaan van verharding en schenken hier ook aandacht aan in paragraaf 5.2.1

43	Vragen nav de RSU 1. De Utrechtse bevolking groeit de komende twintig jaar met 100 duizend inwoners; van 350 duizend. Dit is onjuist. De werkelijke groei is beperkt, maar Utrecht zuigt ze door het creëren van woningen en werk naar deze gemeente.	1. Utrecht is van oudsher een populaire stad. Door o.a. de kwaliteit van de stad en de centrale ligging willen veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Daarnaast hebben we te maken met een prognose van demografische ontwikkeling. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.
43	2. De toename van het aantal inwoners brengt verantwoordelijkheid en opgaven met zich mee; de groeiende bevolking versus de bouw van extra woningen (60.000), een toenemende mobiliteits-vraag, behoefte aan extra arbeidsplaatsen (70.000), klimaatverandering, energietransitie, gezonder leven en goed onderwijs. Deze verantwoordelijkheid wordt de gemeente gecreëerd door de nagestreefde groei. Wij stellen het op prijs wanneer de gemeente Utrecht eerst zelf orde op zaken zou stellen voor de eigen inwoners. In Utrecht is de luchtkwaliteit matig, op sommige plekken worden de Europese grenzen overschreden. Maar ook op andere gebieden is er veel te doen. Dat wordt allemaal weggedrukt door dat de gemeente te druk wordt met de nieuwbouw.	2. Zie het antwoord op uw punt 1 hierboven
43	3. Ook moeten verdichting en vergroening met elkaar in evenwicht zijn. Indien we het goed begrepen hebben is voor 10.000 woningen 200 hectares nodig voor groen, etc. naast de ongeveer 300 hectares voor	3. Er is een programma van 60.000 woningen voor de stad. Deze vragen per woning niet 300 m2. Met de barcode laten we zien wat naast het perceel de opgave voor de stad is. Functies die we nodig hebben om in evenwicht te groeien. Omdat de ruimte beperkt is in de stad

	de woningen. Met andere woorden voor de 100.000 woningen is ongeveer 5000 hectares nodig. Of te wel 50 km2. De gemeente heeft in totaal 99,21 km2. Dat betekent dat de helft van het grondgebied zou dan ingezet worden voor de 100.000 woningen. En wat gebeurt er dan met de rest?	wordt er gezocht naar slimme manieren om met deze beperkte ruimte om te gaan. Dat kan door functies te combineren in ruimte, tijd, gebruik en nabijheid. Zie hiervoor paragraaf 5.3 voor meer toelichting. Zie ook het antwoord op uw punt 1 hierboven
43	4. We staan stil bij het borgen van leefbaarheid in een groeiende stad en hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen. En daarbij de voorzieningen op peil willen houden; sport, groen/recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur groeien evenredig mee. Om aan die zaken te kunnen voldoen gaat ten koste van de huidige inwoners.	4. Groei geeft ook mogelijkheid tot toevoegen van nieuwe voorzieningen voor bestaande inwoners. Wij denken dat er nog ruimte is om woningen inclusief de hele barcode toe te voegen. Bij toevoegen woningen voegen we ook nieuwe voorzieningen toe. Waarmee we de druk verdelen. Zie ook het antwoord op uw punt 1 hierboven
43	5. De RSU 2040 laat de integrale samenhang zien van grote opgaven waar onze stad voor gesteld staat. Het betreft hier een zelf opgelegde opgaaf. Deze gaat ten koste van de eigen bevolking en van de ontwikkelingsmogelijkheden van het noorden, zuiden en oosten van Nederland. 6. We zien daarmee grote parallellen in de discussie rondom de indeling van schaarse ruimte op nationaal niveau. De discussie in Nederland worden door de grote gemeente gedomineerd. Daardoor worden de belangen van de overige gebieden te kort gedaan. Langs de railinfrastructuur liggen zoveel mogelijkheden om snel en goed aan de schaarste het hoofd te kunnen bieden. 7. De kracht van Utrecht is de korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht spreekt tot de verbeelding van onze inwoners én bezoekers aan onze stad.	5. 6. 7. Zie het antwoord op uw punt 1 hierboven

	Behoud die kracht en werkt het zonder de grootschalige woningbouw hier verder uit.	
43	8. Wij willen Utrecht dichtbij hebben; de belangrijkste voorzieningen voor dagelijks gebruik moeten 'binnen 10 minuten' bereikbaar zijn vanaf de woon- of werkplek. Een goed streven voor de huidige bestaande gemeente. Wij willen dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen, openbaar vervoer en groen overal in Utrecht dichtbij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken. Een goed streven voor de huidige bestaande gemeente. Dit levert al werk genoeg voor de bestaande gemeente Utrecht op.	Dat ligt ook ten grondslag aan de visie Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad.
43	10. Om de 10-minuten stad te bereiken kiest de gemeente ervoor om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hogere bouwvolumes worden gerealiseerd. Onduidelijk is of hogere bouwvolumes eigenlijk betekenen hogere gebouwen. Indien zo, in hoeverre zitten de woningzoekenden op hoogbouw te wachten? Zijn daar onderzoeksrapporten van?	10. Het bouwen in hoge dichtheden kan op verschillende manieren, waar hoogbouw er een van in. In de RSU, zie hoofdstuk 5.2.7, zijn gebieden aangewezen waar hoogbouw is toegestaan. Aanvullend op de RSU wordt er een hoogbouwvisie opgesteld waar deze gebieden nader worden uitgewerkt en waarin randvoorwaarden worden opgesteld onder welke condities hoogbouw gerealiseerd mag worden.
43	11. Hiermee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen. Heel goed. De fixatie op de Utrechtse (binnen)stad door de raad en bestuur is bijna ziekelijk geweest. Echter de vraag doet zich voor in hoeverre de eigenaar van Hoog Catharijne	Dank

	akkoord gaat met het wegsluizen van de koopkracht. Maar het is goed dat eindelijk er betere verspreiding van voorzieningen gaat plaatsvinden. Ook de culturele! 12. De binnenstad blijft weliswaar het hart van Utrecht, maar er komen wel meerdere nieuwe centra met knooppunten bij: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen, Overvecht, Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg, De A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven en Laagraven. Op zich een goede ontwikkeling. Helaas te laat. Het had het Utrechtse tramdebacles heel veel geld kunnen besparen.	
43	13. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Wat wordt bedoeld met ondergrens? Betekent dit dat de ondergrens 100.000 woningen is en dat daar nog meer woningen bovenop kunnen komen?	13. Door ondergrenzen te hanteren kunnen we ons verzekeren van voldoende draagvlak voor de voorzieningen die we voor de stad nodig achten. Dat betekent dat er bijvoorbeeld meer woningen gerealiseerd kunnen worden, maar altijd in balans met de andere ruimtelijke programma's zoals aangegeven in de barcode.
43	14. Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking. Betekent dit dat er de mogelijkheid bestaat dat als deze extra ruimte niet gevonden kan worden omdat woningen de voorkeur hebben niet aldaar gerealiseerd worden?	14. Voor een aantal zaken treden wij in overleg met de regio, zoals ook over energieopwekking. Naast de RSU 2040 maken we met de regio een Integraal Regionaal Perspectief, waarin we daarover keuzes maken.

43	15. Een groei van het aantal inwoners betekent een grotere behoefte aan woningen, banen, voorzieningen en groen. Utrecht heeft hierop de Utrechtse Barcode ontwikkeld die in één oogopslag de onderlinge verhoudingen laat zien tussen deze elementen en vooral wat dit betekent voor de ruimte in de stad. Het zou de gemeente sieren om deze barcodes reeds nu al op de bestaande gemeente los te laten nog voordat ze verdere plannen rond de woningbouw maakt.	15. Uiteraard hebben wij gekeken naar de huidige tekorten op het gebied van wonen, arbeidsplaatsen, voorzieningen, groen, energie en mobiliteit. Deze analyse vormt de basis voor de RSU 2040. Woningbouw is slechts één van de aspecten daarin.
43	16. De barcode maakt bijvoorbeeld zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-200 hectare extra ruimte vraagt voor benodigd groen, werklocaties, infrastructuur en energie. Met deze unieke barcode werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Aan de hand van de barcode is te zien of er een gezonde en evenwichtige verdeling is van woningen, werk, mobiliteit, groen, energie en voorzieningen voor onderwijs, winkels, zorg, sport, cultuur en recreatie. Deze elementen zijn cruciaal voor het dagelijkse leven van onze inwoners Indien we het goed begrepen hebben is voor 10.000 woningen 200 hectares nodig voor groen, etc. naast de ongeveer 300 hectares voor de woningen. Met andere woorden voor de 100.000 woningen is ongeveer 5000 hectares nodig. Of te wel 50 km2. De gemeente heeft in totaal 99,21 km2. Dat betekent dat de helft van het grondgebied zou dan ingezet worden voor de 100.000 woningen. En wat gebeurt er dan met de rest?	16. Er worden in de stad 60.000 woningen toegevoegd. Daarnaast is er inderdaad veel ruimte nodig voor de andere functies die we nodig hebben om in evenwicht te groeien. Omdat de ruimte beperkt is in de stad wordt er gezocht naar slimme manieren om met deze beperkte ruimte om te gaan. Dat kan door functies te combineren in ruimte, tijd, gebruik en nabijheid. Zie hiervoor paragraaf 5.3 voor meer toelichting.
43	17. De visie op de toekomst van de stad vraagt ook om een aanscherping van de Utrechtse visie op bouwvormen die passen bij Utrecht. Momenteel wordt gewerkt aan een dergelijke visie, mede naar aanleiding van uw verzoek om een hoogbouwvisie. Het opstellen van de visie vraagt meer tijd. Dat heeft te maken met vele raakvlakken	17. We kenmerken Utrecht als gematigde hoogbouwstad, vanwege de omliggende waardevolle landschappen en onze historische binnenstad. We erkennen dat hoogbouw veel impact kan hebben op de stad en daarom gaan we zorgvuldig met hoogbouw om. De effecten

	ervan in het ruimtelijke en sociale domein. Zitten de woningzoekenden wel te wachten op hoogbouw? Vanwaar komt die drang om een New York te worden aan de Oudegracht. Sinds de hoogbouw van Utrecht oprukt, heeft Utrecht zijn mooie skyline verloren.	van de hoogbouw op het silhouet van de stad zullen in de hoogbouwvisie worden behandeld.
43	18. In de RSU 2040 is een aantal principes opgenomen zoals onderscheid in locaties tussen hoogbouw met een stedelijk-regionale betekenis, vanaf 70 tot maximaal 105 meter, en hoogbouw van 30 tot 70 meter, en principes betreffende het maaiveld (openbare ruimte, plinten). Zitten de woningzoekenden hierop te wachten. Of wenst de gemeente (mis)gebruik te maken van het feit dat woningzoekenden alles accepteren.	18. Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Deze vraag kan (deels) via hoogbouw ingelost worden. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote) maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. De RSU benoemt plekken waar nieuwe woningen tot 2040 gerealiseerd kunnen worden en ook aan welk woonmilieu gedacht kan worden. Vanwege de lange termijn is in deze fase nog onduidelijk welk type woningen precies gebouwd gaan worden. Dat wordt duidelijk als de locaties in ontwikkeling worden genomen. Daarbij worden steeds de dan actuele woonwensen betrokken. Wel is duidelijk dat bij een aantal van deze locaties relatief veel woningen op een klein oppervlak zullen gebouwd worden, maar dat betekent niet dat dit enkel hoogbouw is.
43	19. Eind vorig jaar lag het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 liggen in elkaars verlengde. De hoofdlijnen van de RSU 2040 zijn gelijk aan de hoofdlijnen van Utrecht Nabij, het ontwikkelperspectief voor de Metropool Regio	Dank voor uw constateringen. Het College en de Raad van de gemeente Utrecht hebben hun teleurstelling over het tracébesluit verbreding A27 overgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Utrecht (bijlage bij de raadsbrief over de uitkomsten van BO Mirt). Uit dit perspectief vloeien drie verdiepende gebiedsstudies voort (Utrecht Science Park/Koningsweg, Lunetten, A12 zone, Leidsche Rijn/Zuilen/Overvecht). Deze studies worden uitgevoerd in samenwerking met de regio, provincie en Rijk. De stad zal hierbij een belangrijke rol spelen.
Graadmeter voor alle plannen is de verbreding van de A27 Amelisweerd. Realisatie daarvan is een overwinning voor het asfaltkapitalisme en laat zien dat de overheid totaal geen oog heeft voor twee majeure ontwikkelingen, namelijk het intreden van gedeeltelijk en geheel zelfsturende auto's waardoor minder auto meters voor en achter de auto nodig is (zie voorspelling van de futurologen gebroeders Das in de zeventiger jaren) en het oprukken van het thuiswerken. Hierdoor is er minder asfalt nodig.

---

43 Motie 2020/114 Energie opwekken met ambitie
Uw raad heeft ons met motie 2020/114 verzocht om bij de uiteindelijke Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) een voorstel te doen voor de hoeveelheid energieopwekking in TWh waar de gemeente Utrecht in 2040 ruimte voor wil bieden. U wordt in de brief met kenmerk 8491346/20210118/HK geïnformeerd op welke wijze wij zijn gekomen tot de in de concept RSU opgenomen zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden. Ook is aangegeven hoeveel duurzame energie in deze zoekgebieden geproduceerd kan worden. In de RSU2040 is hierover het volgende opgenomen: "Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te

	isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit." De energietransitie is heel belangrijk. Het is goed dat daaraan gewerkt wordt. Maar wel met gezond boerenverstand. 1. Geen grasland gebruiken voor zonnecollectoren.	1. Dit kunnen we niet uitsluiten.
43	2. In plaats van woningen van dakpannen te voorzien wordt gekozen voor zonnecollectoren. Per m2 levert dat 125 kWh. Bij realisatie van 10.000 woningen met een dakoppervlakte van 50 m2 62.500.000 kWh of te wel 62,5 GWh. De energie is geen probleem maar het feit dat er gezocht wordt naar de makkelijkste oplossing.	2. De RSU zal uitgewerkt worden in een Energievisie en een dakenvisie waarin maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie het doel zal zijn. Zonnevelden zien wij niet als een makkelijke oplossing, maar wel als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.
43	3. Wat het stoppen van aardgas betreft, zorgt eerst dat je betaalbare alternatieven hebt voor dat je met ontkoppeling begint. Politiek is te veel gebaseerd op veronderstellingen zonder gezond boerenverstand.	3. De RSU wordt uitgewerkt in een Energievisie (waaronder de die recent door het college in concept is vastgesteld). In de concept transitievisie warmte is aangegeven dat niet eerder begonnen wordt met het afkoppelen van aardgas dan dat er een betaalbaar alternatief beschikbaar is.
43	4. Warmtenetten blijken in het verleden veel duurder te zijn dan lokale verwarming. Zolang de prijs hiervan niet lager wordt is het geen reële richting.	4. V0or de Transitievisie warmte is onderzocht welke warmteoplossingen, als alternatief voor aardgas, de laagste maatschappelijke kosten hebben. In veel wijken hebben warmtenetten de laagste maatschappelijke kosten.

43	5. Rijnenburg was twintig jaar geleden een stiltegebied. Toen moest het ingezet worden voor de woningbouw. Nu wenst de gemeente dit gebied en Reijerscop als plaatsen voor de opwekking van energie te willen inzetten. Het plaatsen van windmolens langs de snelweg lijkt reëel daar het geluidsoverlast van de auto's mogelijk dezelfde volume heeft. 6. Rijnenburg gebruiken waarvoor het bedoeld is, namelijk woningbouw.	5. en 6. De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
43	7. Waarom geen zonneveldprojecten langs de geluidswal van de A2?	7. Langs de A2 ligt geen geluidswal. Wel langs de A12 bij Veldhuizen. Begin dit jaar hebben we een ontwikkelaar geselecteerd die zonnepanelen mag realiseren op deze geluidwal
43	8. Geen zonnepanelen langs de Haarrijnseplas en in de grasgebieden in het Groene Hart rond Haarzuilens. Zorg ervoor dat dit gebieden zijn voor ontspanning en niet dissonanten voor ontspanning.	8. De zonne-eilanden zijn (naast de zonnepanelen op de daken van de woningen) nodig om een energieneutrale wijk te kunnen maken. Deze zonne-eilanden worden omzoomd met een groene rand. Daarnaast blijft voldoende ruimte over om te kunnen recreëren en ontspannen.
44	Houtstook Er wordt steeds gesproken over duurzaamheid, windmolens en zonnepanelen. In de stad Utrecht stoken we nog steeds op biomassa en ook zijn de houtkachels (in allerlei varianten pallet of allesstoker) in de stad aanwezig. Dit vervuilt de stad enorm. Zeker omdat je wel een gemiddelde	Houtstook Via voorlichting en bewustmaking willen we houtstook terugdringen en voorkomen dat mensen overstappen naar houtkachels als alternatief voor gas. In het zogenaamde Schone Lucht Akkoord is er een pilot houtstook waarbinnen de mogelijkheden voor houtstookvrije en -arme wijken worden onderzocht.

	kunt berekenen van de luchtkwaliteit maar lokaal door zo dicht op elkaar te wonen, je buren vergiftigt. Helaas is houtstoken en het stopzetten van dit nog een taboe. Wanneer betrekt de gemeente o.a. woningbouwverenigingen e.d. erbij om houtkachels te verbieden?	
44	Biomassa En gaan we stoppen hele wijken te voorzien van de zgn. duurzame stadsverwarming die drijft op biomassa. Door de consument zelf te laten kiezen ontstaat er meer bewustwording. Als je nu een (nieuwbouw)huis huurt kan je doorgaans geen keus maken voor 100% schone energie. Bedrijven die op de lijst staan van Greenpeace duurzaamheidsmeter doen het beter.	Biomassa De thematische visie op de energietransitie wordt nader uitgewerkt in de nog op te stellen energievisie en de Transitievisie Warmte. In deze visie zal aangegeven worden hoe wij om willen gaan met de energievoorziening van nieuwbouw en bestaande bouw.
44	Regenwatergebruik nieuwe huizen Verder wordt ook het gebruik van regenwater en juist aanbieden van vuil verwaarloosd. In de grote flats van Leidse Rijn komt de gemeente niet eens een groen container ophalen. Word deze zelfs niet uitgegeven. Net als het gebruik van regenwater en daarmee een toilet doorspoelen. Als elk huis een ton krijgt zal dit enorm veel water besparen.	Regenwatergebruik nieuwe huizen Wij willen neerslag zoveel mogelijk nuttig gebruiken en vasthouden op de plek waar het valt. Dit doen we aan de hand van een voorkeursvolgorde. Als eerste willen we neerslag vasthouden op daken (groene daken) en in regentonnen. Vervolgens willen we het infiltreren in tuinen en groenstroken. Als dit niet lukt dan willen we het ondergronds infiltreren via technische voorzieningen. Als dat niet lukt gaat het regenwater rechtstreeks naar oppervlaktewater. Regenwater infiltreren leidt over het algemeen tot wat hogere grondwaterstanden, wat niet overal wenselijk is vanwege de overlast die dit kan geven, met name in de winter. We zullen bij de uitwerking dus maatwerk per gebied leveren. Uitgangspunt daarbij is dat extra infiltreren niet leidt tot schade aan bebouwing.

44	Tegels En ook tegeltax. De invloed op de aarde afkoelen in de steeds vollere stad kan beter. Nu zijn tegels gewenst. waarom niet elke tuin van een woningbouw opleggen een aantal meters grond vrij te maken. Als elke tuin dit doet dan levert dit heel vele rendement op. Zeker bij de nieuw te bouwen huizen. Het vrijlaten werkt niet omdat mensen die geen bewustwording hebben voor gemak kiezen en dat is dichtstraten.	Tegels De gemeente Utrecht verplicht bewoners niet om tegels uit hun tuin te verwijderen. Wel stimuleren we dit via het programma Waterproof030. De gemeente helpt bewoners om hun buurt waterproof te maken. Dat doen we op verschillende plekken in de stad. Ook combineren we nieuw- en verbouwprojecten met het aanleggen van groen of het verwijderen van asfalt of tegels. zie ook: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/wateroverlast-voorkomen/
44	Inclusief fietsenrek Meerdere malen heb ik een plan doorgegeven aan gemeente voor iets als een inclusief fietsenrek waar elke fiets een eigen plek heeft. Helaas komt daar nooit een antwoord op. Al zijn de mensen enthousiast die ik spreek. Dit zou het gebruik van de ruimte voor elke fiets verbeteren. En hoef je geen aparte zones te maken. Kleuter, bakfiets, driewieler, racefiets het kan er allemaal keurig gestald worden. Waarom hoor ik nooit iets terug?	straat De gemeente gaat een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar mogelijkheden hun eigen straat of buurt anders in te richten. Door bijvoorbeeld kansen te creëren voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven en/of spelen (zie ook het mobiliteitsplan).
44	Dieren in de stad Meerder dieren hebben het zwaar in de stad. Mussen zitten graag in lage heggen. helaas zijn deze uit het stadsbeeld verdwenen terwijl een aantal vogels wel op lijst van verdwijnen staan. Nu worden er wel bomen geplaatst maar daar heb je weinig aan voor dit soort vogels. Net als haas en konijn verdwijnen op de lijst van bedreigd staan. Bij het weghalen van bomen word trouwens vaak gezegd 'we plaatsen er toch nieuw voor terug? 'Dat daarbij hele ondergrondse ecosystemen verdwijnen lijkt er niet toe te doen.	Dieren in de stad We houden rekening met de bijzondere plant- en diersoorten die in Utrecht voorkomen en vragen ontwikkelaars en initiatiefnemers om te onderzoeken of er planten of dieren in het gebied zijn die zijn opgenomen in de nota Utrechtse soortenlijst. Alle ruimtelijke plannen moeten een bomenparagraaf hebben die genoeg informatie geeft zodat het bestuur een zorgvuldige afweging kan maken. Als bomen weg moeten en niet verplant kunnen worden, dan moeten er nieuwe bomen worden geplant. Om een boom te kappen is het meestal verplicht een vergunning aan te vragen.

44	Verloedering wijken Bij het bouwen van nieuwe huizen zijn deze met de nieuwe wet passend toewijzen onbereikbaar voor mensen met een laag inkomen. Waardoor je wijken creëert waar straks alleen nog een groep mensen woont, vaak laag opgeleid omdat daar nu eenmaal een laag inkomen bij hoort. Passend toewijzen zorgt voor minder schulden maar ook voor het nog dunner maken van de spoeling van huizen en het onbereikbaar maken van een nieuw huis. Passend toewijzen is trap van inkomen ten aanzien van een huur 23600 > maximaal euro 633 ,- en zo verder. Zo gaan wijken verloederen en krijg je weer 'Vogelaar 'wijken	Wijken In onze woonvisie hebben wij onze doelen voor 2040 benoemd. Een van deze doelen is het werken aan gemengde wijken waarbij we streven naar meer gedifferentieerde woningvoorraad. We benutten daarbij. Concreet betekent dit dat we in wijken met een laag aandeel sociale huurwoningen streven naar het vergroten van de betaalbare woningvoorraad, en in wijken met een hoog aandeel sociale huurwoningen precies andersom. In samenhang daarmee willen we dat - op niveau van de stad - 35% van alle woningen sociale huurwoningen zijn en 25% midden categorie. Daarmee beogen we ook een stad te blijven waar mensen met een kleinere portemonnee een woning kunnen vinden met wijken waar het prettig wonen is. Ook hebben we in de Woonvisie vastgelegd dat (op het niveau van de hele stad) minimaal 70% van de sociale huurwoningen van de corporaties behoort tot de kernvoorraad.
45	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
46	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
48	Een aantal jaren geleden was ik commissaris bij een groot bouwbedrijf. Eén van mijn collega’s kwam uit de politiek. We moesten een vijfjarenplan hebben. Een duur bureau werd ingeschakeld. Iedereen in het bedrijf werd bevraagd en uiteindelijk kwam het rapport tot stand.	Voor de eerste periode is er voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor het toevoegen van plancapaciteit volgen we de verstedelijkingsstrategie

Na een half jaar lag het rapport in een lade. Er is nooit meer over gesproken, laat staan naar verwezen. Het gaat al vele jaren fantastisch met dit bedrijf. Omzet: bijna 1 miljard.

Die herinnering kreeg ik toen ik Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 las. Een dichtgetimmerde rapportage over de toekomst in deskundigendialect geschreven en al achterhaald op het moment dat de inkt nog niet droog is.

Een prachtige visie: een gezonde stad voor iedereen. Iedereen? De wethouder hoopt dat in zijn voorwoord. Hij schrijft: […]

Ik zou bijna zeggen: wat een naïviteit. De stad is allang niet meer van iedereen. Je moet een dikke portemonnee hebben om hier te kunnen wonen en het wordt alleen maar erger. Volg een paar jaar de wachtlijsten bij Woningnet en je ziet precies wat er gebeurt. De wachtlijsten groeien alleen maar. Ga naar de Belastingdienst en vraag naar de inkomensontwikkeling in de stad en je ziet dat de armen moeten vertrekken. Als Sebastiaan in 2040 nog in Utrecht woont, dan komt dat door pa Verschuure. Die moet dat dan financieren of Sebastiaan woont nog bij pa thuis. Sebastiaan heeft dan geen woningkeuze, zeker niet als je beslissingen neemt, waardoor jongeren en armen niet aan de bak komen. Kijk naar de feiten. De woningproductie in Utrecht is dramatisch en al helemaal bereikbaar voor Sebastiaan. Ik heb een eigen onderzoeksbureau en dat noem ik: “de straat”. Ik praat met mensen en hoor van alles. Meer en meer valt mij op dat bouwen tegen een betaalbare prijs voor jongeren als Sebastiaan niet plaatsvindt. Een kamer kost zo’n € 400 tot € 600. Middengroepen, zoals verplegers, politieagent, de stratenmaker of de postbezorger, u kent ze wel, komen ook niet meer aan de bak. Wil je een woning huren, dan sta je op een wachtlijst van 15 à 20 jaar.

Door omstandigheden kon ik in Utrecht een terrein aanbieden waar 2.000 á 3.000 wooneenheden gebouwd kunnen worden tegen mid huurprijzen, dat wil zeggen € 750 tot € 900 voor 50 tot 80 m2 meter. zoals deze al door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.

De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is erop gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen.

Al 10 jaar bied ik die optie aan. De burgemeester heeft zich er nog mee bemoeid. We zijn geen stap verder gekomen. Pieter Boelhouwer, ja, inderdaad de professor, legt de vinger op de zere plek. Gemeentelijke besturen en ambtenaren kunnen alleen maar in bezwaren denken, maar niet in oplossingen.
Een ander voorbeeld: Rijnenburg. 22.000 woningen. Nee, de gemeente maakt er trots een pauze landschap van want er moeten drie windmolens komen.

Geachte raad, die molens komen er niet. Het verzet, niet alleen in Nederland, maar in heel Europa is zo immens, omdat de burger al jaren klaagt over gezondheidsproblemen sinds de windmolens in hun achtertuin staan. Inmiddels blijkt uit medisch onderzoek dat ze levensgevaarlijk zijn vanwege infrasone trillingen. Ik verwijs onder andere naar de DEI-rapportage.
Verder blijkt dat Nederland in strijd handelt met Europees recht en dat de Raad van State er ook achter komt dat het Battenoord arrest al zwaar achterhaald is. Inmiddels bereidt de Raad van State zich voor om prejudiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie in Europa. In de Nederlandse wetgeving wordt geen bescherming geboden tegen gezondheidsschade.
Terug naar het concept rapport. Het is totaal disfunctioneel, omdat alleen maar micro gedetailleerd in geheimtaal en niet macro noodzakelijk gefilosofeerd wordt.
Iedere prognose in het rapport is achterhaald. In stedelijke gebieden kun je geen windmolens plaatsen. Let wel: op dit moment worden windmolens gebouwd van 287 m. En dat in je achtertuin!
Er moeten in 2030 1 miljoen woningen bij. Utrecht is een magneet dat een enorme bouwopdracht krijgt. Op geen enkele wijze blijkt deze

Wij houden ons aan de afspraken uit het nationale klimaatakkoord. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor voldoende productie van duurzame energie bij de RES-regio's en leveren wij daaraan een bijdrage als gemeente door ruimte te bieden voor zonnepanelen èn windmolens. Bij het plaatsen daarvan hebben wij ons te houden aan de Nederlandse en Europese wetgeving.

	sense of urgency. Daarnaast worden de burgers misleid door de suggestie dat de stad van iedereen is, terwijl de stad feitelijk een eiland van geprivilegieerden wordt, onbereikbaar voor het nieuwe precariaat. Samengevat: een stad die niet in staat is opties te pakken, waardoor iedereen in de stad een plek kan krijgen, verkoopt sprookjes. Naar sprookjes luister of kijk je geamuseerd, maar daar ga je niet op inspreken. Om het met Henk Vonhoff te zeggen: sprookjes zonder inzicht, is uitspraak zonder uitzicht.	
49	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord inspraakreactie 25
50	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord inspraakreactie 25
51	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord inspraakreactie 25
52	Onze reactie betreft de te bouwen verbindingsbrug tussen de wijken Overvecht en Zuilen, ongeveer ter hoogte van Zwanenvechtlaan Vanwege het feit dat voor fietsverkeer deze brug niet strikt nodig is naast de twee bestaande ruime bruggen (1) en vanwege de verkeersonveiligheid op de dijk en in de aangrenzende wijken (2) verzoek ik u vriendelijk de plannen rond deze Vechtbrug te laten vervallen. Ik zal een en ander toelichten. 1 Geen noodzaak	Zie antwoord inspraakreactie 25

Waar je ook in Overvecht bent je hebt 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 in totaal 4 richting Zuilen en 4 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.

53

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 gebeurt 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 antwoord op inspraakreactie 25

54	Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om u onze opmerkingen kenbaar te maken over het concept van de Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 (RSU): Voor Huurdersnetwerk Mitros (HNM) is het van essentieel belang dat er in de komende decennia voldoende sociale huurwoningen worden gebouwd om wachtlijsten weg te werken en Utrecht bereikbaar te houden voor iedereen die hier wil blijven of komen wonen. Hiervoor zijn in de afgelopen jaren veel plannen op papier gezet, zoals de woonvisie en het stadsakkoord. Tot op heden zien wij dat de planning niet gehaald dreigt te worden omdat het aantal nieuwbouw sociale huurwoningen dat wordt opgeleverd achterblijft bij de verwachtingen. En dat terwijl het concept ruimtelijke strategie Utrecht de ambitie nog verder opschroeft door te stellen dat er nog vele duizenden woningen bij moeten komen.	De plannen die HNM benoemt zijn onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt. De RSU faciliteert de opgave door gebieden te benoemen waar woningen gebouwd kunnen worden én te benoemen welke betekenis deze keuze heeft voor andere ruimtevragers (voorzieningen, groen, bedrijven etc.). De concrete maatregelen zijn vervolgens onderdeel van individuele gebiedsuitwerkingen. Pas hierin wordt daadwerkelijk inzichtelijk welke keuzen worden gemaakt en welke consequenties voor andere ruimtevragers of financiële middelen dit heeft.
54	Hoe wordt in dit concept geborgd dat die woningen ook werkelijk gerealiseerd gaan worden voor 2040? Wij missen de concrete inspanningen die de gemeente gaat leveren opdat die aantallen gebouwd gaan worden zoals in de RSU staat aangegeven. Wij krijgen uit de tekst het gevoel dat de gemeente Utrecht vooral een mooi plan presenteert maar missen commitment. Het wordt ons niet duidelijk of de gemeente zich verantwoordelijk voelt om partijen (lees vooral corporaties) die sociale huurwoningen kunnen bouwen volop de ruimte te geven om de doelstellingen uit deze RSU te gaan halen. Welke middelen gaat de gemeente inzetten om te zorgen dat bouwers van sociale huurwoningen ook daadwerkelijk kunnen gaan bouwen. Of zullen de commerciële investeerders toch weer vaker ruim baan krijgen? In de RSU staat dat er van de 60.000 woningen 35% in de sociale huursector moet vallen en 25% in de middenhuur. Dat zijn dus 36.000	Het bouwtempo waar in de reactie ook naar gevraagd wordt is geen onderdeel van de RSU zelf, maar wordt gemonitord via het Meerjaren Programma Ruimte en de gesprekken met de corporaties die wij hierover voeren. Uw huurdersorganisatie wordt hier via de Stuurgroep Huren ook over geïnformeerd en bij betrokken. Wij delen overigens uw ambitie dat de bestaande plannen voor de komende jaren zo snel mogelijk gerealiseerd moeten worden. Daarom sturen wij op een duurzaam hoog bouwtempo, ook in samenwerking met de woningcorporaties. Dat doen wij op verschillende manieren, bijvoorbeeld via het productieoverleg met de woningcorporaties, de samenwerking in het Stadsakkoord wonen en vooral via de vele gebiedsontwikkelingen die lopen

	van de 60.000 woningen. Hoe gaat de gemeente haar inwoners nu ervan overtuigen dat dit doel ook werkelijk gehaald gaat worden? En ten koste van wat?	
54	Goed om te lezen dat nieuw te bouwen sociale huurwoningen over de stad verdeeld worden. Maar hoe hard is dat doel. Voor ons zou het onacceptabel zijn als deze woningen uit de binnenstad verdwijnen richting de randen van de stad. Utrecht moet Utrecht blijven en diversiteit moet in de hele stad gehandhaafd blijven.	Wij vragen van onze partners om juist in wijken met een laag aandeel sociaal, zoals in het bijzonder de binnenstad, noordoost, oost en west, het relatieve aandeel sociale huurwoningen te laten toenemen. De beweegrichting hiervoor is vastgelegd in de Woonvisie. Daar maken we periodiek ook afspraken over met de woningcorporaties en huurdersorganisatie via de prestatieafspraken. Daarnaast wordt de ontwikkeling hiervan in beeld gebracht via de wijkenstrategie (die dit jaar wordt geactualiseerd). Tegelijkertijd mogen wijken (mogen) verschillen. Er zijn vele factoren van invloed op de diversiteit van de verschillende wijken en buurten in de stad. Dat laat zich lastig in een cijfer uitdrukken.
54	Er is te weinig beschikbare ruimte om door te bouwen op de manier zoals het tot nu toe gaat, en inderdaad, er zal dus verdichting moeten gaan plaatsvinden. Omhoog bouwen. Dat lijkt de enige manier om de doelstellingen te halen. Tegelijk constateren wij dat een groot gebied dat geschikt is voor bebouwing nu bestemd wordt voor zonnepanelen en windmolens. Wij vinden dat onbegrijpelijk en onverantwoord. Waarom wordt vastgehouden aan dit plan? En is er ook onderzoek uitgevoerd om te bekijken of er elders in de provincie gebied beschikbaar is om deze schone energie op te wekken zodat een dergelijk energiepark niet ten koste gaat van broodnodige woningbouw?	De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

54	Al deze plannen gaan handenvol geld kosten. Leefbaarheid, duurzaamheid, infrastructuur, milieu etc. Welke middelen heeft de gemeente beschikbaar om te voorkomen dat zij via gemeenteheffingen wonen in Utrecht onbetaalbaar maakt voor inwoners met lage inkomens? In het plan worden al allerlei mogelijkheden voor tariefsverhogingen (afvalstoffen, riool, parkeergeld etc.) aangekondigd. Wij moeten voorkomen dat Utrecht een stad wordt voor de beter bedeelden en dat de huidige en potentiële sociale huurders in de verdrukking komen.	In de investeringsstrategie in hoofdstuk 8 wordt beschreven welke dekkingsbronnen denkbaar zijn om de ambities te kunnen bekostigen. Daarbij is het uitgangspunt dat de baathebber (mee)betaalt, zodat partijen die geen gebruik maken van of baat hebben bij een investering daar ook niet aan hoeven bijdragen. De haalbaarheid en effectiviteit van de diverse dekkingsmogelijkheden zal nader worden onderzocht. Daarbij zal betaalbaarheid, juist voor mensen met lage inkomens een belangrijk uitgangspunt zijn.
54	Resumerend: Welke waarborgen zijn er dat er alles aan gedaan wordt om de doelstellingen uit deze RSU te halen? Welke garanties biedt de gemeente dat er in 2040 daadwerkelijk ruimte is voor inwoners uit alle lagen van de bevolking? Welke invloed hebben alle leefbaarheidsplannen en duurzaamheidsplannen op het betaalbaar houden van huren binnen de gemeente Utrecht? Waarom wordt vastgehouden aan het inrichten van een energiegebied in Rijnenburg in plaats van hier de zo nodige extra woningen te bouwen?	Zie hierboven
55	De gemeente Utrecht heeft een Ruimtelijke Strategie 2040 opgesteld. Het plan geeft de keuzes weer die het college voorstelt voor het toekomstige gebruik van de ruimte in de stad. Voorop staat dat het gemeentebestuur de verwachte groei van het aantal inwoners van 350.000 nu naar 455.000 over 20 jaar wil faciliteren. De gemeente wil ervoor zorgen dat alle inwoners gezond en prettig kunnen wonen en leven. Onze reactie	Hartelijk dank voor de uitgebreide reactie op de RSU en de suggesties in uw beantwoording. Veel van uw reacties hebben betrekking op de uitwerking van de RSU2040. Die uitwerking krijgt onder meer gestalte in het mobiliteitsplan 2040. Daarom verwijzen wij u ook graag naar dat plan. In deze beantwoording gaan wij in op de hoofdboodschappen aan het einde van uw brief.

We waarderen het dat de gemeente ons de mogelijkheid geeft om te reflecteren op de voorgestelde keuzes. Met genoegen gaan we daarom in op de mogelijkheid om een reactie te geven op de voorgestelde keuzes. De gemeente geeft in de RSU aan dat de fiets een belangrijke rol speelt in het bereikbaar en aantrekkelijk houden van de stad. In het navolgende werken we verschillende thema's uit, die uitmonden in een aantal boodschappen voor de gemeente. Aan het eind van deze brief vatten we de boodschappen in één paragraaf samen, voor de lezers die te weinig tijd hebben om de achterliggende argumenten te lezen.
Dit zijn samengevat onze hoofdboodschappen voor de RSU:

55	Behoud de maat van Utrecht: bouwplannen moeten gerealiseerd worden binnen de huidige 'rode' contouren en niet in nieuwe uitleggebieden. Dan blijft alles per fiets bereikbaar	Wij volgen voor de verstedelijking de volgorde die is staat in de nota van uitgangspunten die op 18 juni 2020 zijn vastgesteld. Deze luiden: 1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten. 2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is. 3 Buiten de stad
55	Wonen en werken moeten beter met elkaar in balans worden gebracht: we willen meer bedrijven in west en meer wonen in oost om de binnenstadsas niet nodeloos druk te maken	We zullen zowel in oost en als in west een gemend programma toevoegen. Door nabijheid te creëren voor functies zodat de druk op de binnenstadsas afneemt.

55	Groei van het gemotoriseerde verkeer moet worden voorkómen, om de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad te behouden en te vergroten;	Het totale mobiliteitsbeleid is erop gericht dat er géén groei van het autoverkeer in, van en naar de stad plaatsvindt binnen de Ring plaatsvindt t.o.v. 2015. In de mobiliteitstransitie ligt de nadruk op lopen, fietsen en het openbaar vervoer.
55	Verkeerslichten moeten zoveel mogelijk worden verwijderd;	Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur ‘zelfsturend’ geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument.
55	De fiets moet voor alle verplaatsingen binnen de gemeente het meest aantrekkelijke vervoermiddel zijn en blijven, zodat ook de toekomstige groei van de verplaatsingen opgevangen kan worden door de fiets;	De fiets is en blijft belangrijk voor de verplaatsingen in de stad. Om de groei op te vangen zetten we in een fijnmazig fietsnetwerk (zie ook f). Lopen en gebruik ov hebben ook een belangrijke plek in de mobiliteitstransitie.
55	Het fietsgebruik groeit, de fiets moet de ruimte krijgen om te groeien, zowel rijdend als stilstaand. Dat vraagt om voldoende breedte van fietsroutes, met name naar alle economische kerngebieden zoals het centrumwinkelgebied, al-le bedrijventerreinen, de stedelijke OV-knooppunten en de onderwijsinstellingen;	We willen zorgen voor meerdere alternatieve fietsroutes zijn, waardoor fietsstromen gespreid worden over meerdere routes. Door het fijnmazige netwerk heeft de fietser zoveel mogelijk keuzevrijheid en voorkomen we een te grote druk op fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.
55	De toename van duurdere fietsen en e-bikes vraagt om overal voldoende veilige stallingen. Op stations en de knooppunten van het Wiel moeten er bewaakte stallingen zijn, die de 1e 24 uur gratis zijn;	Dit komt aan bod bij de verdere uitwerking van de knooppunten. Daarnaast is fietsparkeren onderdeel van de parkeervisie. De uitwerking ervan landt in de module fietsparkeren die naar verwachting de tweede helft van dit jaar beschikbaar is.

55	We willen drie herkenbare fietsnetwerken, overal in rood asfalt, die uitnodigen tot het juiste gebruik voor ‘zware en snelle’ fietsen, doorfietsnetwerk met voldoende capaciteit en veilig 8 tot 88 netwerk;	De gemeente maakt onderscheid tussen hoofdfietsroutes en doorfietsroutes. Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad. Voorkeur gaat uit naar asfaltverharding en de maaswijdte van het netwerk bedraagt 400 meter, soms langs drukke straten. Zie voorbeeld Vleutenseweg. 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. Zie voorbeeld Troelstralaan. Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Verschillende soorten fietsers vragen om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes. Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (‘8-80 jaar’).
55	Binnen de bebouwde kom overal maximaal 30 km/u, ondersteund door Intelligente Snelheids Adaptatie (ISA). Als er geen vrijliggende fietspaden zijn geldt dit ook voor bus- en hulpdienstroutes	Wij hebben de ambitie om in de stad 30 km inrichting door te voeren met uitzondering van de verbindingswegen die als stadsboulevard ingericht worden.

55	Spoorlijnen, snelwegen en kanalen doorkruisen de gemeente en vormen barrières voor het fietsverkeer; bruggen en tunnels vormen al snel bottlenecks in het fietsnetwerk. We willen een voldoende kleine maaswijdte, zodat omrij-afstanden beperkt blijven	Om de barrierewerking voor het fietsverkeer te verminderen hebben we een bruggen en tunnelstudie gedaan waarin 9 bruggen/tunnels zijn geprioriteerd. Op de kaart staan de tunnels en bruggen uit deze studie aangegeven plus bruggen en tunnels die wenselijk zijn voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van afzonderlijke gebieden.
55	Fietsen is aantrekkelijker in een schone, groene omgeving, voeg groene gebieden toe in de stad en maak er fijne fietsroutes langs of doorheen.	In de RSU 2040 betreft een van de uitgangspunten Groen. Groene fiets- en wandelverbindingen naar groene recreatiegebieden maken deel uit van dit uitgangspunt. Zie hoofdstuk 2.
55	Verbind alle wijken met alle buitengebieden met veilige fietsroutes met een recreatief karakter. Van Zuilen naar het rivierengebied, van de Limes naar Lunetten etc.	Het ontsluiten van de buitengebieden door veilige fietsroutes die verbonden zijn met de stad wordt door de gemeente onderschreven.
55	De fiets is het goedkoopste vervoermiddel voor zowel de overheid als de gebruikers. De fiets vangt tot nu toe het leeuwendeel van de mobiliteitsgroei op en heeft de potentie om dat ook te doen tot 2040. Daarom moet er voldoende geld worden uitgetrokken om alle fietsambities te realiseren.	De schaalsprong fiets maakt deel uit van de Investeringsstrategie.
55	Fietsstimulering vormt het sluitstuk van een optimaal ruimtegebruik in de stad	In Goedopweg verband wordt fietsgebruik gestimuleerd. Als gemeente richten wij ons op kinderen en nieuwkomers. Qua belonen van fietsers ondersteunen wij de Ik-fiets-app van de provincie Utrecht. Hiermee spaar je punten per fietskilometer die je kunt inleveren voor leuke beloningen.

56	Mijn naam is […] en ik werk bij een bedrijf op Lage Weide. Dat bedrijf is Van den Heerik 's Int. Transportbedrijf B.V. aan de Sophialaan 5H. Wij zijn gespecialiseerd de logistiek van deuren, kozijnen, maar ook keuken en badkamers. Ik heb kennisgenomen van de concept-RSU en wil gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Ik maak mij namelijk zorgen over de gevolgen voor mijn bedrijf. De RSU kent veel verschillende ambities: meer woningen, meer werkgelegenheid, meer opwekking van duurzame energie en de aanleg van een nieuw centrum op Lage Weide. Ik maak mij zorgen dat er teveel prioriteit bij woningbouw wordt gelegd en het bedrijfsleven en de bereikbaarheid in de knel komen. Graag zie ik voor de toekomst van mijn bedrijf dat de concept RSU rekening houdt met de reeds gevestigde bedrijven op Lage Weide en de beheersbaarheid van verkeersstromen en natuurlijk de verkeersveiligheid van alle weggebruikers. Kunt u het concept herzien op deze punten? Bij voorbaat dank!	In de RSU ligt voor Lage Weide de focus op behoud van de bedrijvenfunctie en expliciet ook het behouden van ruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorie. Met de vestiging van 800 bedrijven en ruim 16.000 arbeidsplaatsen heeft dit terrein een belangrijke functie voor de stad . In het belang van de gevestigde bedrijven, en specifiek ook voor de bedrijven in de zwaardere milieucategorieën, is woningbouw op LW uitgesloten. Om de groei van de beroepsbevolking gelijk op te laten gaan met de groei van de werkgelegenheid hebben we als stad een grote werkgelegenheidsopgave. Deze opgave, in combinatie met de schaarste aan ruimte, maakt dat we op de bestaande werklocaties, daar waar mogelijk, sturen op intensivering van de ruimte voor werkgelegenheid. We zien op Lage Weide kansen voor intensivering van de werkgelegenheid in het 4e kwadrant Leidsche Rijn /lage Weide nabij Station Leidsche Rijn. Belangrijke voorwaarde voor deze intensivering is dat dit gepaard moet gaan met slimme mobiliteitsoplossingen. Niet alleen voor het 4e kwadrant maar ook voor de rest van Lage Weide is het belangrijk dat ov en fietsbereikbaarheid wordt verbeterd.
57	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord bij inspraakreactie 25
58	Het is een goede zaak dat de contouren van de toekomst van Utrecht zijn geschetst in de ruimtelijke strategie Utrecht. Namens de roeiverenigingen Viking, Triton en Orca spreken wij de hoop uit dat de door u aangehaalde Sebastiaan in 2030 - als hij 12 jaar jong is - kan gaan roeien in Utrecht. En dat hij dat ook na 2040 kan blijven doen.	Wij zien het grote belang van roeiwater voor de roeisport in Utrecht. Het roeiwater van het Merwedekanaal in Utrecht is op dit moment het enig beschikbare trainingsroeiwater. Er zijn veel ontwikkelingen die het roeien op het Merwedekanaal onder druk zetten. Toevoeging van veel nieuwe woningen, recreatieve

De realiteit is echter dat de roeisport in Utrecht onder grote druk staat en vermorzeld dreigt te worden door de groei van de stad. Het neveneffect van de inbreiding van de stad is dat het toch al krappe Merwedekanaal in hoog tempo wordt voorzien van allerlei bruggen die werken als een infarct: de doorstroming van het roeiverkeer wordt er ernstig door belemmerd.

De 2800 Utrechtse roeiers van nu, waaronder kinderen van 12 jaar, hebben niet de ruimte om te roeien. Hun veiligheid is in het geding, en dat geldt met name voor de roeiers en roeisters die trainen om succesvol deel te kunnen nemen aan (internationale) wedstrijden. Roeien is de meest succesvolle olympische sport van Utrecht; zonder twijfel kan worden gesteld dat de roeisport heeft bijgedragen aan de aantrekkingskracht van de stad en bovenal aan de gezondheid van de circa 100.000 Utrechtse roeiers die de stad sinds 1880 kent. Het belang van de roeisport en de problematiek met betrekking tot het roeiwater wordt door B&W onderkend, zie de brief met het kenmerk 4808422 van 3 oktober 2017.

Positief
Wij zijn dan ook blij dat het lijkt alsof er roeiwater is opgenomen in de plannen voor Rijnenburg (pagina 153). Wij wijzen er nogmaals graag op dat een dergelijk watercomplex met tal van andere functies kan worden gecombineerd. Sterker nog: het roeiwater in Rijnenburg kan de levensader worden van het nieuw aan te leggen Utrechtse Bos, dat het Amsterdamse Bos – bekend van de Bosbaan – zal overtreffen. Daarmee kan de Utrechtse barcode als beleidsformule om de hele stad leefbaar te houden, ook echt betekenis krijgen.

Verbaasd
druk, en toevoeging van bruggen die noodzakelijk zijn voor de mobiliteit. Het Merwedekanaal kan echter niet exclusief voor het roeien bestemd worden. Wij zullen zoveel mogelijk rekening houden met de roeibelangen bij deze ontwikkelingen. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitvoering van de bruggen zonder pijlers. Ook zal er intensief afstemming met de roeiverenigingen plaatsvinden in de realisatiefase.
Verder blijven we zoeken naar mogelijkheden voor nieuw trainingswater. In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater. Er is nog geen locatie of ontwerp, de impressies in de RSU zijn indicatief. Ook ondersteunen wij het initiatief roeien in Vianen. In de op te stellen watervisie voor de stad Utrecht zal het roeibelang ook een plek krijgen.
We blijven graag we met u in gesprek om de roeisport een zo goed mogelijke plek te geven in Utrecht.

Ronduit verbazend is echter de opmerking (op pagina 106) als het gaat over sport:
“Bij verdere groei van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.”

Al 25 jaar geleden hebben de Utrechtse roeiverenigingen Viking, Orca en Triton de Stichting Watersportbaan Midden Nederland opgericht om naar extra roeiwater te streven. In die tijd (1996) telde Utrecht 234.254 inwoners, inmiddels zijn we de 350.000 inwoners gepasseerd en zijn er gemeentelijke plannen om het water naast de Kanaalweg zowat geheel te overkappen met alle gevolgen van dien. In de tussentijd heeft de gemeente meerdere onderzoeken laten doen naar nut, noodzaak en haalbaarheid van een roeibaan. Als roeiers hebben we daaraan meermaals onze bijdrage geleverd. Tevens hebben we daarbij herhaaldelijk geconstateerd dat dit een nogal tijdrovende wijze van benadering is. Immers, het staat reeds als een paal boven water dat:
a) de Utrechtse bevolking zal groeien naar 450.000 inwoners;
b) extra roeiwater al ruim 30 jaar nodig is;
c) aanvullend roeiwater enkel en alleen in Rijnenburg kan worden gerealiseerd;
d) dergelijk water vrijwel kostenneutraal kan worden aangelegd indien er in Rijnenburg ook woningbouw wordt gepleegd; dit omdat 15 procent van de te bebouwen oppervlakte gecompenseerd moet worden met nieuw oppervlaktewater.

Wij vinden dat de volgende formulering meer recht doet aan de realiteit en gewekte verwachting. De gemeente Utrecht zal extra roeiwater in Rijnenburg gaan aanleggen en zoveel als mogelijk rekening houden

met de roeisport op en rond het Merwedekanaal zodat de Utrechtse roeisport niet volledig wordt verbannen uit het stadscentrum.

Schrik
Wij zijn geschrokken van de tekening op pagina 154 (paragraaf 6.6). Wij zien daar de mogelijke contouren van een wel heel kleine “roeivijver”, gesegmenteerd door 4 dammen of bruggen met bijbehorende pijlers. In een bijschrift staat ook nog eens “Nieuwe roeibaan met zwemwater”. Dat is geen goede combinatie. Het is zelfs levensbedreigend voor de zwemmers. Met een dergelijke “vijver” is niemand geholpen.
Bovendien is de gekozen positie opmerkelijk: ongeveer in het midden van de polder, terwijl het waterschap en ingenieursbureau Sweco dringend hebben geadviseerd in het noorden van de polder een waterberging aan te leggen. Daar is namelijk het laagste punt van de polder te vinden.

Hoop
Gelet op de alsmaar toenemende druk op het Merwedekanaal is een aanvullende accommodatie wenselijk, waar de roeiers minimaal 4,5 kilometer (de lengte van het huidige stadsdeel van het Merwedekanaal) ongestoord kunnen roeien. In die 4,5 kilometer kan een deel – circa 2,2 kilometer - worden verbreed, zodat er ook (internationale) wedstrijden kunnen worden gehouden. We zien in de schets van Rijnenburg in de ruimtelijke strategie in het noordelijke van de polder een zogeheten groenblauwe-structuur getekend die uitstekend als uitgangspunt voor roeiwater kan dienen, zoals eerder ook is aangegeven in het Sweco-onderzoek, in 2019 uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht. Ook in het uitnodigingskader van het beoogde Energielandschap is deze positie door het stadsbestuur als wenselijk neergezet.

Kans
Er zal een overweging zijn om niet eerder dan 2040 te beginnen met woningbouw in Rijnenburg. Het lijkt echter verstandig om zo snel als mogelijk te beginnen met de aanleg van een park in het noorden van de polder. Energiewinning, bos, sport, recreatie, kunst, cultuur, geluidswallen en zeker ook een waterberging kunnen daar alvast een plaats krijgen zodat de klimaatbestendigheid van de nieuwe wijk en de stad is geborgd en alle inwoners van de stad alvast meerwaarde hebben aan de polder Rijnenburg.
Utrecht gaat een mooie stad voor meer dan 450.000 mensen worden. Hopelijk gaat de gemeente de historische kans niet missen om roeiwater annex een multifunctioneel sport- en recreatiegebied te realiseren . Dan hebben Sebastiaan en zijn generatiegenoten er zeker wat aan, of ze nou wel of niet gaan roeien.

59

Zie inspraakreactie 59 in de bijlage met een uitwerking van het profiel van de “Vertraagde stad”
Met grote belangstelling hebben wij het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’
gelezen. We waarderen uw uitnodiging om te reageren op de RSU en de intentie uw plannen samen met inwoners nog beter te maken.
Onze initiatiefgroep bestaat uit ondernemende inwoners van de stad, de samenstelling is divers. We delen de ambitie van de gemeente om een gezonde stad te zijn en groei te benutten om waarden te versterken die aan gezondheid ten grondslag liggen. We zien juist als het gaat om gezondheid en inclusiviteit dat enkele cruciale basiselementen ontbreken. Het beeld dat de RSU oproept is een stad die bruist, dynamisch, snel, compact en efficiënt is.

Dank voor het aandragen van dit extra stadprofiel. We onderschrijven veel van de door u genoemde aspecten. Het stadprofiel dat u aandraagt hebben wij bewerkt en samengevat zodat het past bij de overige stadprofielen. Hieruit is de volgende tekst naar voren gekomen. Het profiel is toegevoegd aan de RSU 2040

De vertraagde stad
Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. De gemeente wil dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van

	Graag introduceren we als aanvulling op de ruimtelijke strategie een zesde stadsprofiel met de titel “DE VERTRAAGDE STAD”. Een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad van mensen. Dit stadsprofiel geeft begrippen als ‘inclusief’, ‘menselijke maat’, ‘ontmoeting’, ‘gezondheid’ en ‘samen maken we de stad’ nog meer handen en voeten. We hebben dit zesde stadprofiel globaal uitgewerkt in zeven ontwerpprincipes. Deze treft u aan in bijlage 1 en 2 van deze brief. We hopen dat deze invalshoek de RSU verrijkt en denken uiteraard graag met u mee over een verdere invulling ervan.	(woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen. Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Onaffe plekken dagen mensen meer uit dan een gepolijste plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.
60	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord bij inspraakreactie 25
61	Ik denk dat je moet beginnen met de vraag waarom mensen graag naar Utrecht komen. In vergelijk met andere grote steden. Om te wonen, als toerist of student, waarom Utrecht. Naast de centrale ligging in het land, denk ik dat er 1 punt uitspringt. De grachten met de werven, die echt de sfeer van de stad bepalen. Maar dat trekt dus zoveel mensen van buitenaf dat de inwoners, in de zomer, de grachten mijden. Dus waarom worden er geen buitenwijken gecreëerd die precies die sfeer weergeven. Moderne huizen, allemaal met eigen karakter en die de sfeer van een grachtenpand uitstralen. Veel baksteen en trapgevels. Met als basis een slingerende gracht met de typisch Utrechtse werven met trappetjes en de grote bomen. Vol kleine bedrijfjes, een bootverhuur, muziek, ateliers, markt en horeca. Zo aantrekkelijk dat bewoners niet het gevoel hebben iets	Bij de uitwerking van de gebieden is er de mogelijkheid om mee te denken over de invulling daarvan. Mbt de spanning op de woningmarkt delen wij u waarneming: er is sprake van grote druk en prijsstijgingen Tegelijkertijd moeten we vaststellen dat - behoudens het gereguleerde deel van de woningvoorraad - het voor een aanzienlijk deel aan de markt is om een 'prijs' te bepalen. De gemeente Utrecht probeert tegelijkertijd ook hier te sturen op betaalbaarheid. Zo doen we dat via het Actieplan Middenhuur (dat in 2017 door de raad is vastgesteld) en is een Actieplan Betaalbare koop in voorbereiding.

te missen en elk weekend het centrum in willen. Gewoon omdat het in hun eigen wijk allemaal te vinden is.
Je ziet die behoefte eigenlijk al, een paar jaar, ingevuld worden in sommige wijken rond de binnenstad. Bewoners die er zelf wat van maken. Die nikszeggende straten omtoveren tot knusse wijkjes. Voorgevels met kleur, veel groen en bankjes en bloembakken op de stoepen. De ondernemers die zich inzetten. Leuke hippe eettentjes, de bloemenwinkels met uitstallingen, de terrasjes. Zo bepalend voor het gevoel van een fijne stad. Die sfeer moet je zien te pakken. Geen moderne hoge gebouwen met schandalige prijzen voor veel te kleine woonruimte met alleen een raam dat open kan. Ik heb zelf 9 maanden naar een koophuis gezocht. 9 maanden, alle wijken gezien, door vele straten gefietst, veel bezichtigingen, biedingen en vooral....afwijzingen. Vol medelijden met de jongere stellen die elke keer teleurstelling te verwerken krijgen of ten einde raad met hulp van familie, geld bij elkaar scharrelen om een bezopen bedrag voor een paar vierkante meter neer te kunnen leggen. En waarvan je weet dat, zodra hun eerste kindje geboren wordt, ze het zo zwaar krijgen om die hoge schuld te kunnen aflossen. En waarvan ook nog statistisch 50% blijkt te scheiden en dan weer helemaal opnieuw kunnen beginnen en zeker niet in de stad kunnen blijven. Er wordt in de uitzending van de informatiebijeenkomst gezegd dat daar verandering in moet komen maar de gemeente doet er niets aan. Geeft toestemming voor nieuwbouw, appartementjes met te klein oppervlak, zonder balkon, voor veel te hoge prijzen. Ziet toe hoe woningbouwverenigingen te hoge vraagprijzen neerleggen bij huurders. Die huurders hebben geen kans, dus worden eigenlijk gewoon uit hun huizen gezet, waar ze al hun hele leven wonen. De zelfbewoningsplicht is volgens makelaars ook vrij makkelijk onderuit te komen. En als een koophuis verkocht wordt 20 tot 60.000,- boven de al extreem hoge vraagprijs, gaat het volgende huis in diezelfde straat ook voor zo'n bedrag weg.

Wij zijn als gemeente overigens gehouden aan de wettelijke ruimte die ons geboden wordt. Dat geldt zeker voor de WOZ-waarde. Deze volgt vervolgens uit de transactiewaarde (de wet Waardering Onroerende Zaak belasting laat ons geen ruimte om woningen lager te taxeren).

Ik heb bewoners gesproken die vertelden dat de gemeente vervolgens die hele straat een hoger WOZ-waarde toekende. Dus waarom zou de gemeente daar iets aan willen veranderen. Het wordt wel geopperd maar ze doen daar daadwerkelijk niets mee.
De prijzen blijven stijgen.
Pas als de overheid ingrijpt en eens een goede module neerlegt, dan kan er misschien wat veranderen.
Verder wel al zoveel positieve verandering merkbaar. De Singel, de Voorstraat, de stijlvolle afwerking van de walmuren en werven. En wat betreft het 'wiel', als dat echt gerealiseerd kan worden. Een hele goede vooruitgang.
Maar als de nieuwe buitenwijken aantrekkelijker worden en groeien dan hoop ik dat, zonder overstap op Centraal, reizen vanuit of naar bijv. Arnhem, Leiden of Amsterdam ook mogelijk is vanaf de knooppunten. Met de RSU al vele positieve ideeën neergezet.
Het zou heel mooi zijn als die allemaal werkelijkheid worden!

62

Scouting Utrecht en Scouting Salwega op de kaart
In onderstaande tekst onze reactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij hebben geconstateerd dat scouting (nog) niet specifiek vermeld staat in deze inspraakversie van de RSU2040, Wij vinden dat jammer, omdat scouting ons inziens wel degelijk een eigen plek verdient.
Op pagina 74 van de RSU2040 worden ‘scoutinglocaties’ wel opgenomen in de stedelijke barcode, echter zien we ze in de verdere uitwerking (op wijkniveau) nergens terugkomen. Uit de beantwoording van de vragen naar aanleiding van het webinar op 16 februari jl. blijkt zelfs dat het opnemen van de scoutinglocaties in RSU 2040 op een fout berust terwijl naar verwachting ongeveer 10 Utrechtse scouting-

Hartelijk dank uw uitgebreide inspraakreactie. We erkennen het belang van scouting voor de gezondheid en brede ontwikkeling van kinderen en jongvolwassenen, het bevorderen van de sociale cohesie en de ruimte die haar locaties bieden aan culturele en maatschappelijke initiatieven. Scouting heeft wat ons betreft een stedelijke functie die nodig is in de stad Utrecht en ook aanwezig moet blijven.
Daarom staat de functie ‘Scouting’ opgenomen in de afbeelding op pagina 74 (en zal daar ook onderdeel van blijven) en zullen we scouting opnemen op pagina 107 onder het kopje ‘overig’.
Daarmee geven we aan dat we verwachten dat met de groei van de stad ook groei nodig is op scouting. We gaan graag met u in gesprek over de manier waarop, waar en wanneer.

groepen direct of indirect te maken krijgen met veranderingen als gevolg van de geplande ontwikkelingen. Wij zien graag de diverse scoutinglocaties opgenomen in de wijken. In ons geval (Scouting Salwega) betekent dit een vermelding in het hoofdstuk 6.4 Oost en de bijbehorende kaart op pagina 148.

Huidige waarde van Scouting Salwega
In aansluiting op de RSU2040 geven wij graag met een aantal redenen op waarom Scouting Salwega meegenomen wil worden in de plannen:

- Met onze locatie in het Beatrixpark (en op Fort Lunet III) zijn wij uitstekend bereikbaar voor de aangrenzende wijken Lunetten en Hoograven. Wandelend of per fiets binnen 10 minuten. Een goed voorbeeld van Gezond stedelijk leven.
- Als sinds 2010 maken wij gezamenlijk gebruik van deze locaties. Doordeweeks overdag samen met de BSO van Ludens en op de avonden via verhuur beschikbaar voor diverse maatschappelijke en culturele organisaties. In het weekend en de vakanties veel scouting!
- Scouting is toegankelijk voor iedereen. Alle lagen van de samenleving zijn binnen Scouting Salwega vertegenwoordigd. Door te werken met uitsluitend vrijwilligers en met gebruikmaking van duurzame materialen staat de menselijke maat bij ons voorop.
- Iedereen is welkom en de lage contributie vormt geen barrière.
- Scouting Salwega is sinds 1950, dus ruim voor het ontstaan van het Beatrixpark, al in dit gebied gevestigd en ook zeer begaan met dit mooie stukje Utrecht. Wij zijn voorstander van de voorgestelde Groene Verbindingen tussen de diverse Utrechtse parken. In 2017 hebben wij als initiatiefnemer, samen met ZOMO (Fort Lunet IV), Kerngroep Buurtbudgetten Lunetten en Ludens Kinderopvang, het stuk ‘Placemaking Beatrixpark’ op laten stellen. Een

Over de specifieke locaties die u noemt zijn wij al met elkaar in gesprek. Het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd heeft uitgangpunten benoemd voor de inrichting en gebruik van Vier Lunetten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en hun omgeving. Deze uitgangspunten worden verder uitgewerkt in de plannen voor het nieuwe Lunettenpark. Wij vervolgen graag met u de gesprekken over het toekomstig gebruik van de forten waaronder Lunet III en de locatie in het Beatrixpark.

studie naar herinrichtingsmogelijkheden van het Beatrixpark. Inmiddels zijn wij nauw betrokken bij de initiatieven rondom het Groen OntwikkelPlan Lunetten en hebben wij onze bijdrage en zienswijze meegegeven bij de Omgevingsvisie Lunetten.

- Scouting staat als geen andere organisatie bekend om de brede ontwikkeling die wij de jeugd meegeven. Onze jongste leden zijn 5 jaar oud en binnen Scouting staat de ontwikkeling van ieder individu centraal. Wij leren om te gaan met een toenemende verantwoordelijkheid, voor jezelf en voor de mensen en de omgeving om je heen. Sport, spel en beweging nemen hier een belangrijke plaats in.
- Ook wij zien als geen ander dat het goed is om het Lunettenpark meer toegankelijk te maken (onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Echter zien wij ook de bedreiging van de culturele én ecologische waarde van dit gebied wanneer we de
- poorten ‘gewoon’ open zouden zetten. Daarom denken wij graag mee over vernieuwende vormen van een meer optimaal gebruik van deze forten en in het bijzonder Fort Lunet III. Hieronder een korte toelichting hierop.

Fort Lunet III: het kind centraal in natuur en cultuur
De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie herbergen een enorme ecologische waarde. Door de tot dusver rustige en afgesloten ligging komt er een enorme diversiteit van flora en fauna voor. Wij willen dat graag beschermen en tegelijkertijd ook zichtbaar maken. Daarnaast herbergt deze plek ook een waardevolle geschiedenis. Het verleden laat zich hier gemakkelijk vertellen.
Wij zouden graag het Fort Lunet III specifiek willen inrichten voor gebruik door kinderen en jong-volwassenen. Wij brengen hen in contact met ecologische en culturele waarde van deze locatie. Wij denken dat

dit mogelijk gemaakt kan worden door samenwerkingen aan te gaan met diverse andere partijen, zoals:

- organisatie die natuurexcursiemogelijkheden op het fort aanbiedt voor scholen
- organisatie die de culturele waarde op kind-niveau laat zien
- Ludens die ruimte biedt voor de buitenschoolse opvang op deze avontuurlijke locatie
- Scouting Salwega als gebruiker in het weekend
- creëren van bv. een blote-voetenpad, vlindertuin, geocaches, trekpont, etc.)
- organisatie die op kleinschalig niveau outdooractiviteiten aanbiedt voor jongeren

De kazemat aan de noordzijde van Fort Lunet III wordt de komende jaren opgeknapt en klaargemaakt voor gebruik. Wij willen graag met de gemeente Utrecht bespreken hoe we hier een nadere invulling aan kunnen geven. Te denken valt aan partijen zoals boven genoemd. Of wellicht een herindeling van het huidige gebruik.

Groei Scouting Salwega

We zien een continue stijgende lijn in de ledenaantallen van Scouting Salwega in de afgelopen 10 jaar. Zo werken we inmiddels met een centraal georganiseerd wachtlijstsysteem waar gemiddeld 80 potentiele nieuwe leden op staan. Er is de afgelopen jaren hard gewerkt binnen onze organisatie om meer kinderen de mogelijkheid te bieden om lid te worden van onze vereniging. En met succes: door de oprichting van diverse nieuwe onderdelen ligt ons ledenaantal inmiddels rond de 250
jeugdleden (tot 2013 lag het ledenaantal stabiel rond de 160 jeugdleden). We verwachten dat we nog verder kunnen groeien (qua vrijwilligers en organisatie geen probleem), maar dan wordt onze locatie krap. Graag gaan we in gesprek over de groeimogelijkheden op onze

locatie in het Beatrixpark, zodat we op een verantwoorde wijze het scouting-spel kunnen blijven aanbieden. We lichten onze visie en standpunten graag ook persoonlijk toe, indien u ons daartoe de mogelijkheid en gelegenheid biedt.

63

Gaarne willen wij hierbij een reactie geven op het concept ruimtelijke strategie Utrecht 2040. Hierin wordt gesproken over een invulling betreffende het stuk ten noorden van de Ockhuizerweg te Haarzuilens. Het is nog enigszins vaag wat de specifieke invulling hiervan zal zijn, maar naar wij begrijpen gaat het hierbij mogelijk om de plaatsing van zonnepanelen en/of mogelijk het planten van bomen.
Haarzuilens is gelegen in een zeer landelijk gebieden en is een dorp met een relatief klein aantal inwoners. De Ockhuizerweg, met name het gedeelte wat nabij de thematerkade ligt is een oudste wegen in de provincie Utrecht en is gelegen in een zeer pittoreske omgeving. Niet voor niets is er rondom Haarzuilens sprake van een beschermd dorpsgezicht. Direct ten westen van het beoogde zoekgebied ligt een natuur/recreatiegebied.
Wij willen hierbij een aantal bezwaren bij u voor het voetlicht brengen.
Ten eerste vallen de percelen onder een van rijkswege beschermd dorpsgezicht. Dit geeft al aan dat er sprake is van een gebied met een bijzonder cultuurhistorisch karakter. Niet alleen de gebouwen zijn van belang, doch ook de directe omgeving waarin deze gesitueerd zijn dient beschermd te worden voor de volgende generaties. Ons inziens is er binnen een dergelijk cultureel belangrijk gebied geen plaats voor zonneweides.Hieronder ziet u een afbeelding van het gebied met de vastgestelde grenzen en globaal het zoekgebied in het groen. U ziet duidelijk dat deze zich binnen de grenzen van het beschermd dorpsgezicht bevindt.

De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Inderdaad is ligt er bij Ockuizen een zoekgebied voor zonnevelden en boscompensatie. Bij de invulling hiervan zal ook de omgeving betrokken worden dus wij nodigen u van harte uit om initiateven en gedachten hierbij in te dienen.

Ten tweede gaat het hierbij om een prachtig stuk landelijk gebied, wat naast gebruik voor landbouw en leefgebied voor hazen, konijnen en reeën ook een toevluchtsoord is voor een scala aan weidevogels. Door recente bouw van huizen in de nabije omgeving, het realiseren van watergebieden ontstaan na zandwinning ten behoeve van de nieuwbouw, zijn er reeds in de zeer nabije omgeving van dit zoekgebied een aanzienlijk aantal hectare weidegebied opgeofferd gedurende de laatste 10-15 jaar (locatie Haarrijnse plas, bedrijventerrein de Wetering, bouw rondom Thematerweg(Haarzicht), Leidsche rijn enz. enz) Weidevogels hebben het toch al bijzonder zwaar in Nederland, het effect van het plaatsen van panelen op deze groep vogels is nog onvoldoende onderzocht. Er zijn onderzoeken bekend die een negatief effect op de weidevogels signaleren. Zonder evident onderzoek lijkt ons een nieuwe aanslag op deze habitat onwenselijk.

Naast bovenstaande kan het plaatsen van panelen een nadelig effect hebben op het grondwatersysteem. Door plaatsen van de zonnevelden wordt er verwacht dat het een negatief effect heeft op bodem gerelateerde ecosystemen (zonneparken en bodemafdekking van L.Kok, N van Eekeren, W van der Putten et al). Ook hierbij is er onvoldoende bekend wat de effecten op langere termijn zijn.
Het RVO geeft daarom in een “cascade ladder” aan dat landbouwgronden zo veel mogelijk dienen te worden vermeden. Ook de LTO zelf voelt weinig voor gebruik van landbouwgronden voor dit specifieke doel. Provincie Noord-Holland heeft in zijn wijsheid een ontwerpkader opgesteld, waarbij de aanleg van zonneparken in het open landschap zo veel mogelijk dient te worden vermeden.
Zijn er dan geen andere opties om toch groene stroom in de regio te realiseren? Natuurlijk zijn deze er! Er zijn in Utrecht nog vele opties

om zonnepanelen te plaatsen zonder het toch al schaarse groen hiervoor op te hoeven offeren. Op internet zijn er berekeningen te vinden, dat 58% van het dakoppervlak in Utrecht voor stroomproductie te benutten is, het gaat hierbij nota bene om 4.651.048 m² aan zonnepanelen (Rooftoprevolution.nl). Daarbij zijn er ook vele industrieterreinen waarbij het dakoppervlak bijna geheel onbenut blijft, hier is bijvoorbeeld te denken aan de Industrieterrein de Wetering, industrieterrein Ouderijn, bedrijventerrein Lage weide en bijvoorbeeld Papendorp. De afwezigheid van zonnepanelen aldaar is duidelijk te zien op luchtfoto's, landelijk gezien is 90% van alle bedrijfsdaken ongebruikt. Als wij verder in beschouwing nemen dat per 2022 het plaatsen van zonnepanelen op het dakoppervlakte van bedrijfspanden door gemeentes verplicht kan worden gesteld, lijkt dat een reëlere en natuurvriendelijkere oplossing dan het gebruik maken een stuk natuur, waarbij de negatieve effecten op langere termijn nog onduidelijk zijn (https://groenleven.nl/nieuws/vanaf-2022-gemeenten-mogen-zonnepanelen-op-industriele-daken-verplichten).

Mocht de gemeente uiteindelijk besluiten om toch in dit gebied zonnepanelen te plaatsen, dan zullen wij dit proces nauwlettend volgen en indien er enige vorm van overlast ontstaat, zullen wij niet zullen schromen om een procedure ten behoeve van de aansprakelijkheid hiervan op te starten.

64

Uit een schets in paragraaf 6 blijk dat er rekening wordt gehouden met een brug over de Vecht, ter hoogte van de zwanenvechtlaan.
Ik verzoek u dit plan uit RSU2040 te verwijderen, om onder meer de volgende redenen.

- Er zijn al 2 bruggen die de wijken Overvecht en Zuilen verbinden.

Zie antwoord inspraakreactie 25

- De vechtdijk is een heel drukbezochte route. Er kunnen door de vorming van een kruising gevaarlijke situaties ontstaan.
- Beide wijken hebben overlast van criminaliteit.
- De brug zal gebruikt worden als vluchtroute. De politie kan per auto niet volgen.
- In het verleden is er ook onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een 3e brug, maar dat is afgewezen. Misschien een idee om de rapporten hierover te raadplegen.
-

66

Op 29 januari jl. ontvingen AWN samen natuurlijk tuinieren (hierna AWN) en het Overleg Volkstuinen Utrecht (hierna: OVU) via de heer M. Schulz, beleidsadviseur en projectleider Maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente, de uitnodiging om een reactie te geven op de conceptnota Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Op die uitnodiging gaan het OVU en AWN graag in. Wij brengen hierbij de mogelijkheden die de volkstuinen nu al bieden en de bijdrage die zij verder kunnen leveren aan uw doelstellingen, graag onder uw aandacht.

Onze zienswijze
In de conceptnota RSU 2040 staat dat de gemeente -naast meer woningen - ook meer groen wil realiseren binnen de stadsgrenzen en dat er meer ingezet gaat worden op biodiversiteit, klimaatbestendigheid en ecologisch beheer. Volkstuinparken bieden daarvoor een uitgelezen mogelijkheid. Het is evident dat de huidige volkstuinen nu reeds bijdragen aan de uitgangspunten voor een gezonde en klimaatbestendige stad en leefomgeving. En hierin is nog een grote winst te maken. Wij pleiten er daarom voor om het bestaande groen te versterken en een deel van het nieuwe groen te bestemmen voor de aanleg van meer tuinenparken dan wel uitbreiding van de bestaande tuinenparken.

Wij erkennen met u de waarde die de volkstuinparken hebben voor een gezonde, biodiverse en klimaatbestendige stad. We voorzien dat Utrecht stevig gaat groeien en dat meer inwoners gebruik gaan maken van het bestaande én het nieuwe groen. We zetten daarom onze inzet voort om tegemoet te komen aan de vraag voor door nieuwe vormen van gezamenlijk tuinieren te ondersteunen, die de schaarse tuingrond beter benutten voor meer Utrechters. Nieuw te ontwikkelen klassieke volkstuinparken kennen immers een relatief grote ruimtelijke vraag, terwijl er maar relatief weinig mensen kunnen tuinieren.
Het afgelopen jaar is gewerkt aan de oprichting van een Platform Stadstuinieren. Samen met diverse groene partijen uit de stad hebben we een voorstel gemaakt over hoe het platform eruit zou kunnen zien (doel, inhoud, betrokkenen, organisatie, middelen, planning). Wij zullen uw AVVN en het OVU, in het platform betrekken om hedendaagse vormen van stadstuinen verder te ontwikkelen

Onze motivatie

Volkstuinverenigingen beheren en onderhouden in totaal 15 tuinenparken in Utrecht. Dat doen zij op ecologische wijze, volgens de principes van het Nationaal Keurmerk Natuurlijk Tuinieren. Zij betrekken verder de omgeving bij het natuurrijke groen door bijvoorbeeld het organiseren van plantenruilbeurzen, informatiebijeenkomsten over tuinieren en excursies voor scholen . De volkstuinen bieden bewoners en bezoekers van Utrecht oriëntatie, variatie, ruimte en buitenbeleving. Het volkstuingroen vormt een belangrijke ecologische broedplaats in de stad en levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid van Utrecht. En dat alles op een voor de gemeente kostenvriendelijke wijze - Het onderhoud wordt immers grotendeels vrijwillig door de volkstuinders verricht.

Het samen tuinieren op de tuinenparken is van belang voor de leefomgeving én de samenleving. Dat komt terug in deze thema's, die aansluiten bij de doelstellingen in uw conceptnota.

- Tuinenparken bieden groen in woonwijken. bij kantoren en bedrijven
- Tuinieren bieden natuurkennis en ontwikkeling
- De volkstuinen bieden zelf geteeld voedsel
- Tuinenparken dragen bij aan klimaatbestendigheid
- Tuinenparken voorzien in een sociaal-maatschappelijke behoefte
- Tuinieren is goed voor de volksgezondheid.

De belangstelling voor een tuin is de laatste jaren sterk gestegen en we verwachten dat die alleen nog maar zal toenemen. Bij de meeste volkstuinverenigingen is de wachttijd voor een tuin inmiddels opgelopen tot meer dan 4 jaar - de helft van de verenigingen heeft daarom

een voorlopige stop op de wachtlijst moeten zetten. De huidige populatie tuinders is veel gevarieerder qua leeftijd dan enkele jaren geleden en de instroom bestaat nu voor het grootste deel uit jongvolwassenen en gezinnen, die thuis geen of een (te) kleine tuin hebben. In toenemende mate betrekken deze nieuwe tuinders vrienden en familie bij hun tuin, waardoor indirect nog veel meer mensen plezier beleven aan de volkstuinen.

Ons voorstel
Wij hopen dat uw gemeentebestuur met onze inbreng de tuinenparken van Utrecht op zijn juiste waarde weet te schatten en deze wil helpen te versterken door waar mogelijk en gewenst het aanbod met nieuwe tuinenparken of met uitbreiding van de huidige tuinenparken te verbeteren. Het OVU en AWN treden daartoe graag met u in overleg over de rol die de volkstuinverenigingen bij uw plannen kunnen spelen en de mogelijkheden toelichten die dit voor de gemeente Utrecht biedt. Ook willen wij uw bestuur of een afvaardiging uitnodigen om, zodra de Covid-19 situatie het weer toelaat, de Utrechtse tuinen parken te bezoeken en te bezien hoe de volkstuinen (kunnen) bijdragen aan uw doelen en ambities.

67

Na de RSU 2040 te hebben bestudeerd, merken wij op dat de Gemeente Utrecht mooie ambitieuze plannen voor "ons stadsjie" heeft ontwikkeld.
Compliment daarvoor.

Wij hebben uit voornoemde stukken navolgende ambities gefilterd:
• Tussen nu en 2040 zal de stad Utrecht er circa 100.000 inwoners bij krijgen.
• Dat houdt een groei in van 350.000 naar 455.0000 inwoners.

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte in de regio en stad Utrecht uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen

• Tussen nu en 2040 zullen er 60.000 woningen moeten worden gerealiseerd
• In 2040 zou van de woningvoorraad 35% een sociale huurwoning en 25% een middeldure huurwoning en/of een goedkopere en betaalbare koopwoning moeten zijn.
De Gemeente "zet in" op binnenstedelijke verdichting en kiest voor meervoudig gebruik van ruimten en gebouwen en gemengde en leefbare wijken.
Op zich een goed streven.

Het daadwerkelijk ontwikkelen en realiseren van woningen binnen de gestelde kernwaarden zal er hoogstwaarschijnlijk toe leiden dat een groot deel van het aantal toe te voegen woningen niet grondgebonden zal zijn.

Wij als marktpartijen en (we mogen wel zeggen toonaangevende) NVM (nieuwbouw)makelaars die de woonconsument en bewoners van Utrecht (en de omringende gemeenten) iedere dag in de praktijk spreken en onze diensten verlenen kennen als geen ander de woonwensen en mogelijkheden van de desbetreffende doelgroepen. Derhalve vragen wij ons af of er bij het ontwikkelen van De Ruimtelijke Structuur Utrecht 2040 niet alleen naar data, cijfers en de demografische samenstelling van de huidige en te verwachte bevolking van Utrecht is gekeken maar ook naar de daadwerkelijke woonwensen van die inwoners van nu en over 20 jaar. Als er iets is dat we van de huidige (corona) crisis hebben geleerd is dat de woonwensen en behoeften binnen alle lagen van de bevolking behoorlijk en op een heel korte termijn radicaal gewijzigd zijn.
"Een huis met een tuin c.q. een representatieve buitenruimte".
"Een huis in het buitengebied met veel omringende ruimte".

woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens.

De uiteindelijke effecten van de huidige situatie op de woningmarkt en woonwensen van consumenten vinden wij nog lastig inschatten. Wel is de inschatting en verwachting dat ook de op langere termijn de aantrekkelijkheid van Utrecht (en daarbij behorende krapte op de woningmarkt en forse woningbehoefte) zal blijven bestaan. Daarbij is het van groot belang veel aandacht te hebben voor diverse woonmilieus (binnen de hoofdcategorien centrum-stedelijk en groen stedelijk), de kwaliteit van de openbare ruimte, bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen.

We zien in de verhuisbewegingen dat er al sinds lange tijd een uitwisseling plaatsvindt tussen stad en regio. Er is een trek van jongeren naar de stad om te studeren of werken. Vervolgens verbeteren zij hun positie op de arbeids- en woningmarkt en voor een deel verlaten zij uiteindelijk de stad – vaak in het kader van gezinsvorming – naar een randgemeente of groeikern. Dat is een gegeven, maar geen nieuwe trend. Aanvullend daarop zien we inmiddels ook weer ouderen, waarvan de kinderen het huis verlaten hebben, ook weer naar de stad trekken om daar van de voorzieningen en de centrale ligging van de stad te profiteren. Onze inzet is om in toekomstige gebiedsontwikkeling een variatie aan woonmilieus en woning-typologieën op te nemen die aansluiten op de kwalitatieve woonbehoeften en een verhuisketen op gang brengen. Hierbinnen worden ook woningen voor gezinnen, maar ook ouderen geprogrammeerd.

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar

"Een huis met voldoende ruimte voor werken (en onderwijs) aan huis".
"Binnenstedelijk wonen is voor een steeds kleiner wordende doelgroep het ideaal".
"Ruimte en vrijheid is voor een steeds groter wordende groep belangrijker dan, kroegen, theater, bioscopen en grote winkelcentra onder handbereik".
"Forenzen is door het in toenemende mate deels structureel thuiswerken veel minder een bezwaar".
"De (elektrische) auto onder handbereik (met eigen laadpaal) wordt door een redelijk grote groep toch wel als "eerste levensbehoefte" gezien".
Dit zijn woonwensen die wij in toenemende mate iedere dag van onze (aankoop)cliënten vernemen en eigenlijk, ondanks de krapte op de markt een voorwaarde om te verhuizen zijn.

Onze vraag is dus:
Kunnen we binnen de gestelde ambities voorkomen dat bepaalde groepen mensen nog meer uit de stad naar het buitengebied wegtrekken?
De Funda index die vandaag gepubliceerd is toont overduidelijk aan dat dit nu op forse schaal plaatsvindt.
Zouden de wijken zo leefbaar en gemengd blijven/worden?
Bereiken we met het realiseren van relatief veel hoogbouw en niet grondgebonden woningen niet het omgekeerde effect en creëren we niet een woningvoorraad die in verhouding "incourant" is of wordt?
Is het met de huidige grondprijzen, bouwkosten die door de steeds strengere milieu eisen steeds verder stijgen en de schaarste op de woningmarkt mogelijk om de ambitie van een woningvoorraad met 35% sociale huurwoningen en 25% midden huur* en goedkope koopwoningen überhaupt waar te maken?

wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode bovendien onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

Utrecht wil een stad zijn voor iedereen. Daarom streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Het overige deel zal in de duurdere segmenten worden gerealiseerd. Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak binnen de opgave Wonen. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Hoe wij op deze ijkpunten sturen is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt (Woonvisie en uitwerkingen)

(*Door indexatie lopen de absolute huurprijzen van midden dure huurwoningen ook relatief snel op waardoor de kans aanwezig is dat deze woningen wellicht binnen een redelijk afzienbare termijn toch weer op de koopwoningmarkt terecht komen...)
Moet je voor het bereiken van dat doel niet juist ook aan de bovenkant van de woningmarkt ontwikkelen om doorstroming in alle gelederen op gang te brengen?

Kortom een aantal vragen die bij ons rijzen naar aanleiding van de opgestelde Ruimtelijke Structuur Utrecht waarbij de vraag "juiste afstemming aanbod op de vraag gedurende een periode van 20 jaar" voor ons als een "rode draad" door deze door ons ingediende inspraak loopt.

68

Met belangstelling heb ik de RSU 2040 bekeken en vooral het onderdeel natuur. Wat mij opvalt is dat er veel aandacht is voor het belang van de natuur voor de bewoners (meer groen om te wandelen, sporten, ontspanning, etc.); wilde planten en dieren kunnen hier dan vervolgens op meeliften. Ik mis echter nog het belang van de intrinsieke waarde van de natuur voor de natuur zelf in de RSU. De intrinsieke waarde van natuur zou naar mijn idee ook een plek moeten krijgen in de RSU 2040.

Met name in het groen rond de stad zie ik kansen om de intrinsieke waarde van de natuur een plek te geven. Dit zou naar mijn idee gerealiseerd kunnen worden door het instellen van een bosreservaat in een deel van Amelisweerd. Uw collega-gemeente Arnhem heeft hier overigens al ervaring mee; onlangs hebben ze zelfs hun tweede bosreservaat ingesteld (zie: Koningsheide bij Arnhem wordt bosreservaat - Omroep Gelderland).

Een prima idee om ook de intrinsieke waarde van groen een plek te geven in de RSU. Dit doen wij in paragraaf 5.2.1 met de volgende zin: Daarnaast heeft groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad. De gemeente Utrecht gebruikt straks de RSU 2040 om samen met partners om de stad meer (recreatief) groen en natuur aan te leggen. De omvang van de regionale opgave voor groen en natuur is groter dan onze inzet van nieuw groen aan onze stadsranden. De aanleg van nieuwe bossen is een aandachtspunt binnen die grotere, regionale opgave. Bedankt voor de aangedragen voorbeelden en suggesties

Daarnaast lees ik in de RSU dat er 250 hectare nieuw groen rond stad bij komt, binnen de gemeentegrenzen. Het zou heel mooi zijn als er ergens binnen die 250 hectare plek is voor een (nieuw) bosreservaat. Het zou heel passend zijn omdat bosreservaat dan ook (deels) vanzelf te laten ontstaan. Dat kan heel eenvoudig: plant wat inheems struweel/bos langs de rand van het gebied en vanuit daar zaaien ze zich vanzelf uit in het nieuwe bosreservaat.

In die 250 hectare is er wellicht ook plek voor een stuk struinnatuur a la de Lange Bretten bij Amsterdam (https://www.oerij.eu/bewoners-en-bezoekers/ontdek-het-gebied/natuurgebieden/lange-bretten/). Dit is ook natuur die niet/nauwelijks beheerd en waar de natuur haar eigen gang gaat. Wat struinnatuur ook bijzonder en aantrekkelijk maakt is dat je als bezoeker daar ook van de paden af mag. Dit zou ook een aanwinst zijn voor de regio Utrecht omdat er nu nog nergens struinnatuur is.
Hopelijk kunt u bovenstaande suggesties meenemen in de definitieve versie van het RSU 2040.

69

Algemeen
De Werkgroep Wonen heeft veel waardering voor de nota, waarin het complex van vele belangrijke beleidsuitgangspunten en doelen (geformuleerd in verschillende zeer relevante koersdocumenten) in ruimtelijke zin zijn samengebracht tot een integrale samenhangende toekomstvisie op de inrichting van de stad. Het ziet er volledig uit, in een mooie vormgeving, met heldere en verduidelijkende illustraties.
Positief is ook dat er enkele malen specifiek aandacht wordt besteed aan de toename van het aantal ouderen en de betekenis hiervan voor wonen en woonomgeving, zoals toegankelijkheid van de openbare

Dank

ruimte, woningen voor ouderen en woonzorginitiatieven. Maar de concrete uitwerking hiervan komt niet aan de orde, wat (deels) verklaarbaar is, omdat het een ander detailniveau betreft dan de ruimtelijke hoofdlijnen in de RSU. Onze aandachtspunten betreffen met name de garanties of voorwaarden die van belang zijn voor ouderen bij de uitwerking van het voorgenomen beleid.

---

69 Specifieke aandachtspunten:

Voldoende verpleeghuiszorg in Utrecht
De RSU is onder meer de ruimtelijke vertaling van meerdere belangrijke koersdocumenten. De ruimteclaim vanuit het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen is opgenomen in de barcode. De Wlz-zorg maakt hier echter geen onderdeel van uit en de ruimtereservering hiervoor in de barcode ontbreekt (of is niet gespecifieerd). Bij een dermate grote concurrentie om ruimte als in Utrecht baart dit ons ernstig zorgen.

Benutting kansen locaties rondom bestaande zorgvoorzieningen
Om de druk op de verpleeghuiszorg zo laag mogelijk te houden zijn er voor senioren en mensen met beperkingen verschillende woonvormen nodig. Denk aan combinaties van woonvoorzieningen, waar op verzoek zorg kan worden verleend. Denk aan wooncomplexen in de buurt van verpleeghuizen. Dit gedachtengoed staat in de RSU verwoord op pg. 89 en 90. Bij voorkeur hebben deze wooncomplexen een gezonde mix van bewoners/leeftijden. Dit vraagt om een inclusieve ontwerpstijl.

Wij delen de zorgen rond het beschikbaar houden en krijgen van voldoende WLZ-locaties in de stad. Daarom is dit onderdeel van het programma (T)huis voor iedereen. Ook het realiseren van kleinschalige woonvoorzieningen voor zelfstandige wonen en voor wonen met een zorgcomponent is een onderdeel van dit programma. Een aandachtpunt hierbij is dat de WLZ zorg niet door de gemeente word gefinancierd en de gemeente afhankelijk is van initiatieven van zorg instellingen. De verwachting is dat de capaciteit voor verpleeghuiszorg met ongeveer 40% moet groeien. Het voorzieningenaanbod voor ouderen is onderdeel van de barcode. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien. In het voorzieningenaanbod specifiek voor ouderen is de norm een afstand van max 500 meter. Er is binnenkort een monitor beschikbaar die de ontwikkeling van de groei van ouderen per leeftijdsgroep per wijk en hun afstand tot de voorzieningen bij houdt.

De RSU maakt helder dat verschillende woonvormen voor senioren en mensen met een beperking wenselijk zijn en dat de kansen moeten worden benut rond locaties waar al zorgvoorzieningen zijn. De ruimtelijke vertaling hiervan ontbreekt echter.

Nabijheid van voorzieningen/woonservicezone.
Ouderen willen graag in hun eigen wijk blijven wonen. Belangrijk voor hen is dat er voldoende voorzieningen (voor zorg en welzijn) in de buurt van hun woning zijn, zoals: huisarts, gezondheidscentrum, ondersteuning van mantelzorgers en intramurale zorg. Maar ook een buurt- of wijkcentrum (sociale contacten), een sociaal makelaar en een informatieloket zijn nodig. Voorzieningen die zich overigens niet alleen op ouderen richten. Het is van belang dat deze voorzieningen integraal tot stand komen, in de vorm van een soort ‘woonservicezone’. Hierbij gaat het om een deel van een wijk waarin diverse woonvormen voor ouderen (van levensloopbestendige woningen tot en met een woonzorgcentrum), bovengenoemde voorzieningen en winkels op loopafstand bereikbaar zijn.
De RSU onderschrijft deze gedachte (pg. 89). Echter, er wordt te grootschalig gedacht over deze voorzieningen. Zo gaat de stedelijke barcode (pg. 74) ten aanzien van zorg en welzijn over onder meer kleinschalige woonzorgvoorzieningen en een seniorencomplex. In de wijkbarcode ontbreekt dit onderwerp. Wel staat op pg. 104 dat onder buurt en wijkvoorzieningen ook zorg voor ouderen valt, maar er wordt niet gespecificeerd wat die inhoudt. Wel staat er dat door de relatief sterke stijging van het aantal ouderen er in bestaande wijken extra zal moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen. Indien wordt aangegeven welke voorzieningen worden bedoeld, kan dit beter beoordeeld worden.

De 10-minutenstad biedt o.i. geen garantie voor voldoende nabijheid van voorzieningen. Tien minuten lopen en fietsen voor een jonger, gezond persoon betekent iets heel anders voor een oudere of iemand met een handicap. Voor deze laatste groepen is bijvoorbeeld een afstand van 100-300 meter naar een bushalte en winkel vaak het maximale. Bij de verdere uitwerking vragen we hier speciale aandacht voor.

69

Levensloopbestendige wijken
Levensloopbestendigheid geldt voor de gehele woonomgeving; denk aan voetpaden, parken, openbare gebouwen, winkels, zorgvoorzieningen enzovoort. Het spreekt voor zich dat de openbare ruimte toegankelijk moet zijn voor senioren, maar ook voor mensen met een functiebeperking, ouders met een kinderwagen, enzovoort.
Het betekent onder meer dat er voldoende parkeerruimte in de buurt is voor bewoners die aangewezen zijn op een auto, bijvoorbeeld mantelzorgers (voor boodschappen en bezoek ziekenhuis) en mensen die in een rolstoel zitten. Tevens moet het OV toereikend en op loopafstand bereikbaar zijn, wegen en trottoirs obstakelvrij en veilig zijn, er groene ruimte (met voldoende bankjes) in de buurt is om te wandelen, te bewegen en elkaar te ontmoeten, er voldoende stallingsruimte en oplaadpunten zijn voor scootmobielen, elektrische fietsen en auto's, en dat er een variatie van woningtypen is die is afgestemd op de te verwachten bevolkingsopbouw van de wijk. De RSU bevat niet de garantie dat bij de concretisering van de plannen levensloopbestendige wijken de uitkomst zullen zijn.

Levensloopbestendige wijken
De RSU 2040 is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen; het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. De gemeente gaat bij alle ruimtelijke plannen uit van deze kaders.

69

Aantrekkelijkheid woonmilieu voor ouderen.
De stedelijke dichtheid rondom de nieuwe knooppunten wordt hoog. Waarschijnlijk nog hoger dan die bij de nieuwe wijk Merwede. In de RSU wordt er vanuit gegaan dat dit woonmilieu aantrekkelijk is voor de ‘empty-nesters’. Bij onze inspraakreactie op de omgevingsvisie II van de MWKZ hebben wij onze zorg uitgesproken over de aantrekkelijkheid hiervan voor ouderen (o.a. vanwege de parkeernorm). Het is nu nog onbekend of ouderen (empty nesters) zich laten verleiden daar te gaan wonen. Gevolg zou kunnen zijn dat grote delen van de stad niet aantrekkelijk zijn voor ouderen en daardoor de doorstroming niet op gang komt.

Betaalbare woningen nodig voor doorstroming
De RSU omschrijft de "Centrumstedelijke nieuwe wijk" en het gebied rondom het OV-knooppunt in de groene wijk, als geschikt voor ‘empty nesters’. Onze verwachting is dat juist daar de grondprijzen erg hoog zullen zijn en de huizen dus niet betaalbaar zullen zijn voor ouderen en anderen met lage inkomens. Onze zorg is dat Utrecht, door te verdichten, steeds meer een stad zal worden voor de rijken en veel ouderen niet zullen kunnen doorstromen in hun eigen wijk.

Onze inzet om in toekomstige gebiedsontwikkeling een variatie aan woonmilieus en woningentypologieën op te nemen die aansluiten op de kwalitatieve woonbehoeften en een verhuisketen op gang brengen. Deze nieuwe woonmilieus zijn niet allemaal gelijk aan bebouwingsdichtheid zodat we ook aantrekkelijke woonomgeving creëren voor starters, gezinnen, maar zeker ook voor ouderen.

Betaalbare woningen voor doorstroming
We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Hoe wij op deze ijkpunten sturen is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt (Woonvisie en uitwerkingen). Een van onze aandachtspunten betreft het zorgdragen voor geschikt woningaanbod voor ouderen, ook binnen de eigen wijk.

69

Mobiliteit
Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de RSU. De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het OV en deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto. Dit maakt het mogelijk om verkeers- en parkeerruimte anders in te richten en het OV een kwaliteitsimpuls te geven.
SOLGU en COSBO hebben gereageerd op het Mobiliteitsplan 2040, de Parkeervisie en Vervoer voor Iedereen. Veel van de daarin genoemde zorgpunten gelden ook voor de RSU, zoals:

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 in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar met de auto.

- Nabijheid van de bushalte: omdat bussen steeds meer langs de rand van een wijk gaan rijden neemt de nabijheid van de bushaltes af, terwijl de afstand voor mensen met een beperking verkleind zou moeten worden tot maximaal 300 meter); Beperking van noodzakelijke overstappen: het idee van de transversale buslijnen zorgt voor veel overstappen en dat maakt het lastig voor ouderen en mensen met een beperking;
- Het vervoer van deur tot deur: De regiotaxi wordt afgebouwd en het nieuwe vervoer van deur tot deur is nog niet ingevuld. De RSU spreekt in deze situaties van maatwerk. Zolang niet duidelijk is wat dit precies inhoudt zijn wij bezorgd over de invulling; Veiligheid van de voetganger en de fietser: geen ‘shared spaces’, voldoende verkeerslichten en middeneilanden, dubbelzijdige witte belijning, concurrentie met de auto in de fietsstraten;
- Voldoende parkeerplaatsen voor fietsen: De parkeerdruk van fietsen zal toenemen en mag niet leiden tot foutparkeren, waardoor de doorgang voor voetgangers wordt belemmerd, Toegankelijkheid en comfort: zowel wat betreft het OV als de laadinfrastructuur, de noodzaak van het inclusief ontwerpen van voorzieningen; dit in samenwerking met de doelgroepen, zodat niet achteraf gecorrigeerd hoeft te worden.

Conclusie: Oplossingen van bovenstaande zorgpunten brengen ruimtelijke claims met zich mee en zijn daarmee mogelijk van invloed op de barcode. Onze zorg is of de RSU voldoende rekening houdt met ruimte voor oplossingen voor bovengenoemde aandachtspunten. Graag zouden wij zien dat oplossingen hiervoor juist opgenomen worden in de RSU.

69	Opbouw barcode Utrecht wil in balans groeien volgens het principe gezond stedelijk leven. Een barcode voor gebalanceerde groei is een goed idee. Het is moeilijk in te schatten in hoeverre de barcode zelf gebalanceerd is. Er wordt niet aangegeven wat de belangrijke accentverschuivingen zijn ten opzichte van eerdere barcodes. Graag zouden we dit willen kunnen beoordelen. Voor ons is bijvoorbeeld van belang of in de Utrechtse barcode verhoudingsgewijs de ruimteclaim voor maatschappelijke voorzieningen, inclusief Wlz-zorg hoog, laag of gemiddeld is en of deze in verhouding staat tot de behoefte. Tot slot Utrecht wordt pas echt een stad voor iedereen, als in de plannen vanaf het begin rekening wordt gehouden met ouderen en andere kwetsbare groepen. Wij zijn graag bereid om over deze punten in overleg te blijven met de gemeente.	Dit is de eerste keer dat we met een barcode werken, dus we kunnen geen vergelijking maken met eerdere barcodes. Voorzieningen voor ouderen is onderdeel van het programma (T)huis voor ouderen, wat momenteel in ontwikkeling is. Binnen dit programma onderzoeken we welke behoefte er is aan voorzieningen. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien.
70	Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Graag denk ik met u mee over deze strategie en daarom deel ik mijn mening over een van de voorgestelde fietsroutes en het zoekgebied dat is aangewezen voor deze fietsroute en een mogelijke brug over de Vecht. Deze inspraakpunten heb ik eveneens ingediend bij de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan gemeente Utrecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is gericht op de tien minuten stad, waarbij alles voor bewoners binnen handbereik is. In de concept ruimtelijke strategie is aangegeven dat uw gemeente daarbij voor keuzes komt te staan en dat de vraag naar ruimte in de stad groter is dan de beschikbaarheid van die ruimte. Een belangrijk punt is daarbij de noodzakelijke ruimte voor groen en recreatie.	Zie antwoord op inspraakreactie 25

Een belangrijk concept dat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt genoemd is “Groen groeit mee”. Het uit de strategie naar voren komende beeld, is dat er in Utrecht meer groen moet komen en dat nu bestaand groen gehandhaafd moet worden. Dit vanwege het creeren van een klimaat adaptieve stad met genoeg ruimte voor de opvang van regenwater, het voorkomen van hitte stress en het behouden en maken van voldoende mogelijkheden voor recreatie (samengevat in het principe groen, tenzij.....). Een ander belangrijk concept is een doorlopende fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht om de fietsmobiliteit te bevorderen. Dit concept wordt niet zozeer besproken in dit plan, maar was een onderdeel van het Mobiliteitsplan Utrecht dat recent ter inzage heeft gelegen. In het kader van die terinzagelegging heb ik al veel bezwaren geuit tegen het voorgenomen fietspad en de locatie die nog niet vaststaat, maar waarvan de mogelijke locaties afgeleid moeten worden uit andere stukken.
Het bewerkstelligen van meer groen en een doorlopende fietsroute leveren botsende belangen op. Dit uit zich concreet bij de plannen op de pagina's 136 en 142-143 van de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht in relatie tot een nog niet bestaande (!) en wel als vaststaand gegeven (!) ingetekende fietsbrug (p. 143 concept) over de Vecht. De fietsbrug levert zowel een belangenstrijd op bij de plannen voor Noord-West als bij de plannen voor Overvecht
Zo wordt binnen de zone langs de Vecht en binnen Zuilen vooral ingezet op het bewerkstellingen van meer groen. Op pagina 136 staat namelijk dat er in Zuilen geïnvesteerd moet worden in “een raamwerk van groenblauwe en of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad". Het feit dat er weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad is nogmaals nadrukkelijk bevestigd door wethouder Van Hooydonk in Trouw van 27 februari jl. In het artikel “Utrecht haalt de natuur binnen” staat namelijk: “We

moeten van onze tegelverslaving af. Verblijfsruimte boven verkeersruimte”. En op de pagina's 142 en 143 de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht staan ook een flink aantal groene plannen voor de zones en parkdelen langs de Vecht aan de kant van Overvecht.

Dit verhoudt zich slecht tot het aanleggen van een fietspad dwars door het ecologische deel van een park in datzelfde deel Zuilen. Zeker, omdat uit de verschillende stukken die al bestaan over een mogelijke doorgaande fietsroute fietsbrug over de Vecht is aangegeven dat het gaat om een route die voorziet in een behoefte van 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Er wordt dus niet aangestuurd op zomaar een route, maar er ontstaat een hele drukke route in een rustige groenstrook die nu wordt gebruikt voor rustige recreatie (wandelen, picknicken).
Voordat ik verder in ga op de botsende belangen op de voorgenomen locatie, wil ik eerst aangeven dat überhaupt twijfels heb bij nut en noodzaak van een (extra) doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht en de noodzaak om daarvoor een extra brug aan te leggen over de Vecht. Er zijn al een tweetal echt doorgaande (fiets-)routes vanuit Ondiep/ Zuilen aar Overvecht, namelijk over de Marnixbrug en over de J.M. Muinck de Keizerbrug. Deze bruggen liggen hemelsbreed nog geen 1.5 kilometer van elkaar verwijderd. De ene brug leidt via de Cartesiusweg en de Marnixlaan direct richting winkelcentrum Overvecht (wat een extra centrum moet worden). De andere weg leidt vanuit de Demkabrug, via de Norbruislaan, direct richting het industrieterrein van Overvecht en daarna verder het groen van de polder in. Beide bruggen maken reeds deel uit van de bestaande infrastructuur en zijn ingepast in de ruimte.

Het voornemen om een extra druk doorgaand fietspad en een fietsbrug aan te leggen door de wijk Zuilen en over de Vecht doet, naar

mijn mening, ernstig afbreuk aan de invulling van de ruimte en levert tevens een aantal andere bezwaren op. Deze bezwaren heb ik ook geuit naar aanleiding van de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan Utrecht.
De stukken waarin de voorgenomen route en locatie van het fietspad en de brug zijn af te leiden, zijn oudere onder de begroting liggende stukken die zijn gebruikt om de “fietsbruggen” discussie te voeren (o.a. het verkennend onderzoek fietsbruggen). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn de doorgaande route en de fietsbrug over de Vecht, zoals aangegeven, ingetekend zonder nadere uitleg en duiding. En ook in het Mobiliteitsplan Utrecht was de locatie niet heel duidelijk. Omdat de route en de brug wel worden meegenomen in beide plannen en omdat er geen aparte inspraak ten aanzien van de wenselijkheid van fietsbruggen in Utrecht is geweest, reageer ik naar aanleiding van de Ruimtelijke Strategie op de voornemens en de onwenselijkheid daarvan.

De voorgenomen locatie voor de doorgaande fietsroute en de fietsbrug over de Vecht lijkt nu in het hoekje van het Niftarlakepark te liggen, vlakbij het haventje dat daar nu is ongeveer ten hoogte van de vissteiger die daar ligt en druk gebruikt wordt. Het aanleggen van een, naar verwachting drukke, fietsroute en fietsbrug over de Vecht voldoet mogelijk aan het belang van het in betere banen leiden van de fietsmobiliteit, maar doet op veel punten af aan de andere belangen die genoemd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, namelijk:
- Groen (en vooral het reeds geconstateerde gebrek daaraan in Zuilen)
- Recreatiemogelijkheden

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is aangegeven dat de langzame mobiliteit en groen en recreatie eventueel naast elkaar zouden kunnen bestaan, maar naar mijn mening wordt dat op deze locatie wel heel ingewikkeld. Het Niftarlakepark is altijd al, maar nu tijdens corona zeker, een gewilde plek geweest om rustig op een bankje te zitten, te picknicken, te wandelen en/ of hard te lopen. Indien er vanuit de Zwanenvechtlaan een doorgaand fietspad en een fietsbrug door dit park gelegd worden doet dat afbreuk aan de rust en beleving van het groen, in een wijk waarvan de strategie en de wethouder aangegeven hebben dat daar al een gebrek aan is. Dit nog los van het feit dat de voorgenomen locatie dwars dor het ecologische deel van het park gaat en er een bouwverbouw op dat deel van het park heerst volgens de geldende beheerverordening. Het feit dat een dergelijk verbod in een algemeen verbindende verordening is opgenomen zegt genoeg over de belangen en waarden van het Niftarlakepark. Een fietspad en een fietsbrug komen ook haaks te liggen c.q. staan op de bestaande druk gebruikte wandel- en fietspaden. Dat levert zou veel verkeersonveilige situaties opleveren, vooral bij het kruisen van de wandelaars direct langs de Vecht aan de kant van Zuilen en het kruisen van het bestaande doorgaande fietspad met veel snel fietsers aan de kant van Overvecht. Een laatste bezwaar is nog dat een fietsbrug of laag is en dan het vaarverkeer op de Vecht belemmert (en zwemmers/duikers aantrekt) of dat de fietsbrug hoog is om kruisend verkeer niet te hinderen en dan afbreuk doet aan het mooie zicht op de Vecht. Terwijl de Ruimtelijke Strategie Utrecht er ook voor staat om de groenblauwe corridors te willen handhaven vanuit oogpunt van ecologie, groen en rust/ recreatie.
De aanleg van doorgaande fietsroutes en de daarbij behorende fietsbruggen zijn uberhaupt nog een punt van discussie in uw gemeente-

raad. Ik verwijs hierbij naar de discussie en de pers over het aanleggen van rood asfalt op de Weerdzijde en het aanleggen van de “megalomane” brug over de Weerdsluis.

Ik hoop dat u het voornemen van een doorgaande fietsroute door het Niftarlakepark en het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht wilt heroverwegen en de ingetekende doorgaande fietsroute en fietsbrug uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht wilt schrappen. Ten eerste, omdat er nog geen inspraak en besluitvorming over de route en de brug hebben plaatsgevonden, maar beiden nu wel als voldongen feiten in het plan lijken ingetekend. Ten tweede, omdat u weliswaar aangeeft dat er een aantal belangen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht staan die kunnen botsen en afgewogen moeten worden maar er op de voorgenomen locatie duidelijk al invulling is gegeven aan het belang van groen en recreatie. Het zou vreemd zijn om de ambitie die dan in een deel van het plangebied al is bereikt teniet te doen middels een voornemen waarvan nut en noodzaak en locatie niet vaststaan en duidelijk nog afweging en discussie behoeven.

71

Namens cliënte, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Urban Interest Vastgoed B.V., statutair gevestigd te ’s-Gravenhage en kantoorhoudende te (2517 KC) ’s-Gravenhage aan de Tobias Asserlaan 2 (Urban Interest), die in deze kwestie woonplaats kiest te ’s-Gravenhage aan het Lange Voorhout 3 (Postbus 30457, 2514 EA Den Haag), ten kantore van BarentsKrans Coöperatief U.A., van welk kantoor mr. R.J.G. Bäcker als advocaat-gemachtigde zal optreden en als zodanig deze zienswijze zal ondertekenen, bericht ik u als volgt.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij gaan hieronder in op de afzonderlijke punten van uw zienswijze.

Urban Interest heeft kennisgenomen van de terinzagelegging van de Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (de RSU) van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het College). Uit de vrijgave voor inspraak van de RSU volgt dat een ieder tot en met 10 maart 2021 schriftelijk of mondeling een zienswijze betreffende de RSU kan indienen.

Urban Interest kan zich als belanghebbende om de hiernavolgende redenen niet met de RSU verenigen en wenst om die reden gebruik te maken van de gelegenheid een zienswijze in te dienen. In het hiernavolgende zullen in onderdeel I van deze zienswijze eerst de achtergrond en feiten worden beschreven. In onderdeel II van deze zienswijze worden vervolgens de bezwaren ten aanzien van de RSU uiteengezet. Ten slotte wordt in onderdeel III afgesloten met een conclusie.

I ACHTERGROND EN FEITEN

Urban Interest is eigenaar van en verhuurt winkels en winkelcentra (kantoren en woningen) in heel Nederland en investeert gericht in kwaliteitsverbetering van bestaande winkelpanden en winkelcentra en overig vastgoed. Daarmee voldoet zij aan de vraag van haar huurders en hun klanten.

Urban Interest heeft in de gemeente Utrecht onder meer Winkelcentrum NOVA (inclusief de bovengelegen woningen, kantoorruimte, en parkeergarage) in de wijk Kanaleneiland in eigendom. Urban Interest heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in herontwikkeling en mo-

dernisering van winkelcentrum NOVA en de bijbehorende parkeerfaciliteiten. De volledige uitstraling van het winkelcentrum heeft een uitgebreide upgrade en renovatie ondergaan om het een warme en uitnodigende uitstraling te geven. Met deze grote investering van Urban Interest
zijn aanzienlijke financiële middelen gemoeid. Bovendien is Urban Interest mede-eigenaar van het winkelcentrum The Wall, gelegen nabij Leidsche Rijn.

De RSU is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen. De gemeente Utrecht zou bij alle ruimtelijke plannen uitgaan van deze kaders. De RSU voorziet onder meer in het realiseren van zogenaamde nieuwe stedelijke knooppunten. De nieuwe stedelijke knooppunten zouden hun plek gaan vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht.

De RSU voorziet onder meer in de realisatie van “vitale winkelgebieden”. In de komende twintig jaar zouden er ingevolge de RSU onder meer 1.000 arbeidsplaatsen binnen de detailhandel bijkomen. Zoals Urban Interest hierna zal toelichten, vreest zij dat door een toevoeging van detailhandel een overaanbod aan detailhandel ontstaat, waardoor de verhuurbaarheid van haar (winkel)panden zal worden aangetast.

Overcapaciteit detailhandel

Overcapaciteit detailhandel
We onderschrijven de algemene trend van afnemende behoefte aan vierkante meters detailhandel. Het college baseert zich voor de

Urban Interest wenst allereerst te benadrukken dat winkelcentra over het algemeen de afgelopen jaren zijn geconfronteerd met een constante daling van bezoekersaantallen. De Corona-crisis heeft dit beeld helaas enkel versterkt. Daar komt bij dat vele detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht beschikken over een overcapaciteit. Naast winkelcentra NOVA en The Wall wijst Urban Interest in dit verband onder meer ook op Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht, Leidsche Rijn Centrum en de detailhandelsvoorzieningen aan het Smaragdplein en de Rijnlaan.

In de RSU wordt door het College bevestigd dat een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien, hetgeen betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt. Urban Interest kan zich echter geenszins verenigen met het standpunt van het College, dat de gemeente Utrecht zou afwijken van deze trend. Urban Interest herkent zich niet in het standpunt dat door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten het aantal vierkante meters detailhandel stabiel zou blijven.

Urban Interest heeft wel degelijk ervaren dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel de afgelopen jaren ook in de gemeente Utrecht is afgenomen. In de provincie Utrecht is het aantal fysieke winkels in de periode 2010-2019 mede door de opkomst van online winkelen met 8,7% afgenomen.2 Gedurende de Corona-crisis is online winkelen in nog sterkere mate gegroeid, met een nog grotere afname van de behoefte aan detailhandel in de nabije toekomst tot gevolg.

Indien in het licht van het bovenstaande desondanks de komende twintig jaar vier-kante meters winkelruimte zouden worden toegevoegd in de gemeente Utrecht, wordt de concurrentiepositie van de Utrechtse situatie o.a. op het uitgebreide en gedegen onderzoek naar toekomstbestendige winkelgebieden van Stec Groep. Door in de RSU de hoofdwinkelstructuur vast te leggen, ontstaat er focus op een beperkt aantal winkelgebieden van bepaalde minimum-omvang. De RSU is als abstract en op de lange termijn gericht koersdocument vooral op de hoofdlijn van de stedelijke ontwikkeling gericht. Hoe dit precies per winkelgebied uitpakt is een kwestie van nadere uitwerking en ook van maatwerk per winkelgebied. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met en ingespeeld op eventuele overcapaciteit.

huurders van winkelpanden in onder meer winkelcentra NOVA en The Wall op een, gelet op het voorgaande, onnodige en daardoor onaanvaardbare manier benadeeld, hetgeen tot (meer dan de huidige) leegstand in deze winkelcentra zal leiden. Dit heeft op zijn beurt nadelige gevolgen voor de verhuur(baarheid) van winkelruimte door Urban Interest. De investeringen die Urban Interest heeft gedaan om winkelcentrum NOVA weer aantrekkelijk te maken voor bezoekers zouden daardoor weer teniet worden gedaan.

Uit de RSU blijkt dat slechts op zeer globaal niveau is onderzocht in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht. Zoals Urban Interest in het bovenstaande heeft toegelicht, bestaat naar haar oordeel in de nabije toekomst geen behoefte aan de toevoeging van winkelruimte in de gemeen-te Utrecht, maar eerder aan een consolidatie en versterking van de bestaande de-tailhandelsvoorzieningen.

Urban Interest verzoekt het College dan ook nadrukkelijk om allereerst nader onderzoek te verrichten naar de op dit moment in de gemeente Utrecht bestaande behoefte aan vierkante meters detailhandel en aan de hand daarvan te bezien hoe de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen kunnen worden versterkt. Boven-dien verzoekt Urban Interest het College om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen in elk geval de reeds bestaande overcapaciteit aan detailhandelsvoorzieningen in overweging te nemen.

Spreiding van winkelgelegenheden
Aangezien vele bestaande winkelgebieden reeds te kampen hebben met overcapaciteit, baart het Urban Interest zorgen dat het College

Spreiding winkelgebieden
De spreiding van winkelgebieden is een belangrijk element van de hoofdwinkelstructuur, die in de concept RSU is vastgelegd. Deze

voornemens is om nieuwe stedelijke knooppunten te realiseren met daarin mogelijk nieuwe winkelgelegenheden.

Urban Interest hecht waarde aan een evenwichtige spreiding van winkels, hetgeen bovendien ook is vereist op grond van een goede ruimtelijke ordening. Urban Interest sluit zich aan bij het standpunt dat het College in de RSU inneemt, te weten dat concentratie van winkels in een beperkt aantal gebieden noodzakelijk is om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Bovendien kan Urban Interest zich verenigen met het standpunt dat aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport en maatschappelijke functies, de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek ondersteunt.

Naar aanleiding van de hierboven toegelichte overcapaciteit aan detailhandel in de gemeente Utrecht geeft Urban Interest het College in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen acht te slaan op de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers van de gemeente Utrecht kan worden voorzien. Eventuele nieuwe vitale winkelgebieden en nieuwe stedelijke knooppunten kunnen naar het oordeel van Urban Interest worden gerealiseerd rondom reeds bestaande clusters van winkelgelegenheden, zoals winkelcentra NOVA en The Wall. Hierdoor zal de concurrentiepositie van thans in de gemeente Utrecht gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend.

spreiding draagt immers bij aan een fijnmazige winkel- en voorzieningenstructuur, die bijdraagt aan een goed woon- en leefklimaat. De hoofdwinkelstructuur is hiërarchisch van opbouw, met de binnenstad en het centrum als top van de piramide. Daaronder de bovenwijkse centra: Leidsche Rijn Centrum, Nova en Shopping Center Overvecht. En tot slot als fundament van de piramide de wijk- en buurtcentra incl. de stadstraten. Een bijzondere categorie betreft de perifere clusters: de woonboulevard, The Wall en Franciscusdreef, vanwege hun grootschalige volumes.
De nieuwe stedelijke knooppunten hangen hoofdzakelijk samen met de beoogde verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de regio. Deze 4 knooppunten zullen dan ook geen centrum- of winkelgebieden zijn als in de definitie van een winkel- of koopcentrum. Een knooppunt is een plaats waar veel wegen en lijnen van het openbaar vervoer bij elkaar komen. Het is ook een plek waar we daarom meer bouwen in de vorm van woningen, voorzieningen, kantoren, zorg. Detailhandel in deze knooppunten zal met name gefocust zijn op het boodschappen doen (m.u.v. knooppunt Leidsche Rijn waar Leidsche Rijn Centrum momenteel al als bovenwijkse voorziening voor Leidsche Rijn fungeert). Doordat het in de toekomst knooppunten zijn waar veel verschillende doelgroepen bijeen komen zien we echter ook ruimte voor horeca en andere passende voorzieningen. We zijn net als u van mening dat het toe te voegen aanbod op deze knooppunten niet ten koste mag gaan van de aantrekkelijkheid van bestaande winkelgebieden.

III CONCLUSIE
Urban Interest geeft het College op grond van het bovenstaande met klem in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen nader grondig te onderzoeken in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandel in het betreffende ontwikkelgebied c.q. de gemeente Utrecht in zijn geheel. Urban Interest verzoekt het College daarbij in elk geval acht te slaan op de reeds bestaande overcapaciteit van detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers kan worden
voorzien. Zodoende zal de concurrentiepositie van thans in de omgeving gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend.
Gelet op het voorgaande verzoekt Urban Interest de Raad om haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en de RSU dusdanig vast te stellen zodat tegemoet wordt gekomen aan de geuite zorgpunten.

74

1. De 10-minuten centra zijn die binnen 10 minuten te fiets of openbaar vervoer nu al te bereiken? En in de toekomst?.

2. Een compleet overzicht van in het gehele document gebruikte pictogrammen en hun betekenis ontbreekt.

1. De 10-minutenstad is een ruimtelijk concept en geen harde eis. Niet alle knopen zullen vanuit elk deel van de stad binnen 10 minuten te bereiken zijn, maar door het nieuwe OV-netwerk zijn de knopen onderling snel en comfortabel met elkaar verbonden.

2. In het document is ervoor gekozen om per afbeelding een eigen legenda te maken.

3 t/m 7. De barcode is een methode om de stad in evenwicht te laten groeien. Onder de cijfers liggen diverse normen om het ruimtegebruik

3. De barcode die op p.74 staat, komt in niet dezelfde volgorde terug in de barcode op p. 126. De derde barcode op die pagina is nog een keer gemengd; is deze de nieuwe barcode?
4. Voor de ondergrond staat een barcode op p. 121, erboven staat een bovengrondse barcode. Ook die wijkt af van de eerder genoemde barcodes in punt 3. Verzoek om helder te maken per genoemde pagina en positie of dit oude barcodes zijn of nieuwe en waarom deze qua lengte en per bestemming afwijken van elkaar? Reden voor dit punt is: Willen burgers en huurders de planologische herindelingen van de stad kunnen volgen en daarop kunnen reageren of corrigeren, dan moet echt helder zijn welke barcode van toepassing is en hoe de onderlinge verhoudingen zijn van de bestemmingen.
5. De barcodes zijn gebaseerd op grondgebruik (hectares als percentage van het betreffende ontwikkelingsgebied in m2). Is de lengte van elke kleurige staaf (de bar, met de bijbehorende bestemming) in samenhang met de hectares van (sub)buurt, wijk of stad?
6. De samenvatting op p.6-9 gaat uit van groei in groen en woningen. Ook dat groen, landschap en water het startpunt vormen voor verstedelijking. Maar dat de gemeente eerst 2 hoofdstructuren het wil uitwerken: groen en mobiliteit; pp. 93, 95 en 97 geven een 3D weergave. Tendens is hoger en groter bouwen, grotere groen-oppervlakte en alle voorzieningen in alle 10 minuten centra. Hoe is die koppeling van de diverse planologische bestemmingen, groen, water, kantoren etc. tot stand gekomen in de huidige barcodes en de nieuwe barcodes (bovengronds en ondergronds)?
7. En waarom zijn de verschillen in lengte en kwalificatie per bestemming in de barcodes op pp. 74, 121 en 126? Duidelijke communicatie is essentieel.

Algemeen: Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente is beslaat een periode van eeuwen. Achteraf ijken of alle bestemmingen per (sub)buurt, per functie te berekenen. De lengte van de balken geven aan hoeveel ruimte er aan een bepaalde functie nodig is als je 10.000 woningen realiseert. De methode wordt bij planontwikkeling gebruikt maar vereist altijd maatwerk, aangezien elke situatie anders is. Ook kunnen de normen en daarmee het ruimtegebruik in de toekomst veranderen. De barcode is nadrukkelijk een methode en er kunnen geen rechten aan ontleend worden. De uitleg over de barcode-methodiek kunt u terug vinden in hoofdstuk 5.1 en 5.3. We zullen naar aanleiding van uw zienswijze de verschillende varianten van de barcode in het document controleren op de diverse lengtes, zodat daar geen verwarring over kan ontstaan.

	wijk en stad in goede verhoudingen aanwezig zijn, is een kostbare en langdurige manier van werken. Het is niet anders, want dan zou planologie vanaf het Romeinse fort en de 2 buurten links en rechts 'a priori hoogtij vieren.	
75	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
76	U heeft de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage gelegd. In deze brief geeft de Huurdersraad van Portaal regio Utrecht haar reactie op de visie. 1. Neem percentages sociaal en middencategorie op Wij onderstrepen net als u dat de Utrechtse woningmarkt op dit moment niet in balans is en dat het ijkpunt in 2040 moet zijn dat de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt stuurt de gemeente in gebieds-en locatieontwikkelingen op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Wij zien deze percentages graag expliciet opgenomen in de visie RSU 2040 en dan niet als verwijzing naar de woonvisie.	1.De gemeente Utrecht heeft deze streefpercentages reeds vastgelegd in de woonvisie. Per wijk hebben we aangegeven wat de gewenste beweegrichting van de gehele woningvoorraad van de betreffende wijk is. In de RSU wordt uitgebreid aan de Woonvisie gerefereerd.
76	2. Spreidingsnorm per wijk Wij onderschrijven de ambitie om een evenwichtige spreiding van betaalbare koop, dure huur, middenhuur en sociale huur over de stad te hebben. Wij adviseren voor elke wijk een spreidingsnorm op te ne-	2.We werken aan het beter mengen van wijken vanuit het vertrekpunt dat wijken (mogen) verschillen. Er zijn vele factoren van invloed op de leefbaarheid van wijken. De opbouw van de woningvoorraad is daar één van. Daarvoor hebben we in de woonvisie via een pijlenschema de gewenste beweegrichting gegeven. Het vastleggen van een norm

	men, met een duidelijke ondergrens. Dit om te voorkomen dat mensen met een bescheiden inkomen verdreven worden naar de randen van de stad.	voor spreiding is daarom niet nodig. Bovendien past het niet bij onze methodiek. (zie hierboven).
76	3. Verhoog de plancapaciteit Bouwprocessen zijn een kwestie van lange adem. Om te voorkomen dat het daadwerkelijk aantal gerealiseerde sociale huurwoningen tegenvalt, adviseren wij de plancapaciteit met een derde te verhogen.	3.Voor de eerste periode is er voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor het toevoegen van plancapaciteit volgen we de verstedelijkingsstrategie zoals deze al door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.
76	4. Meer variatie in woonmilieus Zorg voor variatie in woonmilieus. Dus niet enkel hoogstedelijk bouwen. De doelgroep sociale huurders is diverser dan enkel kleine huishoudens. Ook zou het mooi zijn dat een buitenstaander het verschil niet ziet in de uitstraling van een sociale huurwoning en een koopwoning.	4.Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Verder delen wij met u dan er ook binnen de verschillende woonmilieus die in de RSU beschreven staan, voldoende ruimte moet voor differentiatie en diversiteit (in hoogte, karakter, etc.).

76	5. Sociale huurders Overvecht niet in de planning naar achteren verschuiven Bij het meedenken over de gebiedsontwikkeling gaat onze belangstelling vooral uit naar de wijk Overvecht. Een derde van de Utrechtse huurders van Portaal woont in deze boeiende en door buitenstaanders soms wel eens wat miskende wijk. Overvecht heeft een zeer hoog percentage sociale huurwoningen (aanvankelijk 72%, volgens latere informatie 66%). Het aantal statushouders en kwetsbare sociale huurders is in deze wijk groot. Zij zijn immers afhankelijk van betaalbare sociale huurwoningen. Duurdere huur- en koopwoningen zijn voor hen doorgaans geen optie en Overvecht heeft nu eenmaal een hoge mutatiegraad en heel veel betaalbare sociale huurwoningen. Omdat de Overvechters graag een meer gemêleerde bevolking en daarbij passende woningen zien is het verlangen ontstaan naar vermindering van het percentage sociale huurwoningen en het bijbouwen van vooral koop en duurdere huurwoningen. En toch zal er een aantal energetisch beter in elkaar gestoken sociale huurwoningen moeten worden bijgebouwd. De Overvechtse sociale huurders mogen niet achtergesteld worden ten opzichte van hun collega's in de rest van de stad. Overvecht zit nu relatief laat in de planning, kan die planning naar voren?	5. De aanleg van de Merwedelijn en de Waterlinielijn heeft prioriteit. In de tussentijd wordt in alle fasen gewerkt aan doorontwikkeling van Overvecht. De uitvoeringsstrategie zal na vaststelling van de RSU verder worden verdiept, waarbij ook de relatie tussen verdichting in Overvecht en de aanleg van HOV nauwkeuriger in beeld zal worden gebracht.
76	6. Nieuwbouw Overvecht met behoud van groene uitstraling Volgens het Meerjaren Perspectief Ruimte komen er tot 2040 zo'n 5.000 nieuwe woningen bij. Daar zal nog heel wat over gediscussieerd moeten worden: welke locaties, welk type woningen, kan de parkeerruimte minder ruim dan we tot nu toe in Overvecht gewend waren, worden nieuwe woningen aangesloten op stadsverwarming of wordt met waterpompen gewerkt etc. Ruimte voor de nieuwe woningen kan gevonden worden door bijvoorbeeld verouderde en veelal	6. De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Voor de verdichtingsopgave zal een integrale gebiedsvisie gemaakt worden waar u tzt opnieuw kunt inspreken/meedenken over de ruimtelijke inpassing.

niet meer in gebruik zijnde scholen en buurthuizen te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Wat moeilijker lijkt het ons om te snijden in het groen om ruimte te creëren voor de bouw van nieuwe woningen. De inwoners van deze ruim opgezette wijk koesteren immers hun groen. In de andere gebieden waar het wordt verdicht, wordt ook extra vergroend. Overvecht is hier echter de uitzondering op. In deze volgens ons in Utrecht minst dichte wijk moet echter wel inbreiding mogelijk zijn. Zeker als je ervoor zorgt dat zowel inwoners als bouwstijlen hierdoor beter kunnen worden gemêleerd. Maar lukt het om tegelijkertijd de 'groene uitstraling' te behouden? Wij verwachten dat het omzetten van kantoorgebouwen in woonruimten wel op instemming van de Overvechters mag rekenen. Dat geldt ook voor het afzien van de plannen van de gemeente voor het heropzetten van de prostitutiezone in Overvecht en de locatie daar in te zetten voor woningbouw.

Ten aanzien van de prostitutiezone merken wij op dat woningbouw op deze locatie niet is toegestaan in verband met de geurcontouren van de naastgelegen RWZI.

7. Verdiepen autoweg en 30 km zones
In de dreven van Overvecht kom je heel verschillende soorten automobilisten tegen. Sommigen willen heel beleefd remmen om voetgangers de kans te geven om over te steken en anderen racen je vooral in de doorgaande wegen van de sokken. Geen wonder dat Overvechters voorstanders zijn van meer 30 km-zones in hun wijk. Bij de opwaardering van de NRU zien wij graag dat rekening wordt gehouden met de gezondheid en leefkwaliteit van de bewoners (denk hierbij aan het terugdringen van overlast door geluidhinder en verbetering van de luchtkwaliteit; waarom pas in 2030 de WHO norm?). Net als vrijwel alle Overvechters zien wij de autoweg graag verdiept onder de drie pleinen gaan.

Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. Dat blijkt uit onderzoek naar de kosten van het ontwerp. Zowel een variant met 2 onderdoorgangen als een variant met 1 0nderdoorgang is financieel niet haalbaar. Tenzij een aanzienlijk extra bedrag beschikbaar komt.

We gaan samen met de provincie in gesprek met het Rijk over de ontstane situatie en mogelijke oplossingen. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.

76	8. Uitbreiding Noorderpark spreekt aan De uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht spreekt ons aan. Buitenstaanders zouden hier meer kennis van moeten nemen. Ook het historisch erfgoed (forten en landschap) dient te worden behouden.	8. ter kennisname
76	9. Merwedekanaalzone in project De Nieuwe Defensie meer sociaal en middenhuur mogelijk? Op de plek van het vroegere defensieterrein komt een autoluwe, groene, duurzame stadswijk met 600 energiezuinige woningen. De ontwikkelaar onderzoekt samen met de gemeente of hier nog 200 sociale- en middenhuur woningen bij kunnen komen. In het plan van De Nieuwe Defensie is gekozen voor een gemengd woonprogramma met sociale huurwoningen en koopwoningen. De eerste fase bestaat uit 211 koopwoningen, overwegend ruime gezinswoningen, grote appartementen en penthouses. In de eerste fase worden ook 80 sociale huurwoningen gebouwd voor woningcorporatie Mitros. Is er misschien nog ruimte voor meer sociale huur en middenhuurwoningen? 10. Wij denken graag mee Tot slot de werkgroep stedelijk beleid van de Huurdersraad Portaal regio Utrecht neemt graag deel aan toekomstige overleggen met betrekking tot de ruimtelijke strategie Utrecht. Wij hopen dat u kennis neemt van onze opmerkingen en deze een plek geeft in de definitieve visie.	9. We onderzoeken met de ontwikkelaar of binnen het plan Defensie naast de extra 200 woningen sociale en middenhuur woningen ook nog 150 woningen extra betaalbare koopwoningen kunnen inpassen. Op dit moment liggen de plannen voor de volgende fase van de Merwedekanaalzone (deelgebied 5 Merwede) ter besluitvorming voor bij de raad. Hierin is opgenomen dat van de 6000 woningen, 30% sociaal wordt gerealiseerd (1800 woningen).

77

Middels dit schrijven reageren de drie Utrechtse roeiverenigingen Triton, Orca en Viking op de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040).
Zoals u weet is het Merwedekanaal in Utrecht een van de grootste buitensportaccommodaties van de stad. Jaarlijks beoefenen 2.800 roeiers hun sport op de 4,5 km die het kanaal lang is. 10.000 keer per week roeien de Utrechtse roeiers tussen A12 en Muntsluis heen en weer. Met leden van 10 tot 80 jaar en ouder draagt de sport in de volle breedte bij aan een leven lang fit.
Wij zien echter het einde van de roeisport in Utrecht naderen. Het Merwedekanaal loopt namelijk dwars door een van de grootste gebieden in de stad die de komende 10 jaar transformeert tot een hoog stedelijk gebied om te wonen, werken en verblijven. En in alle plannen om deze transformatie te realiseren zitten elementen die een veilige beoefening van de roeisport op het Merwedekanaal onmogelijk maken. We hebben dit al in vele inspraakrondes onder uw aandacht gebracht: Kanaalweg 59, HOV Dichterswijk, Defensieterrein, Expeditiebrug Jaarbeurs, Merwedekanaalzone, Meer Merwede, Lombokplein, Beurskwartier, Jaarbeursterrein, Mobiliteitsplan 2040. En hoewel het college in diverse stukken en brieven het belang en behoud van de roeisport benadrukt, hebben wij tot op heden nog geen enkele garantie, zelfs geen enkel kader gezien om de roeisport op het Merwedekanaal voor de toekomst veilig te stellen.
Dit geldt ook voor de RSU2040. Op pagina 66 schittert een grote foto van een roeiboot van Triton. Maar zonder actie, zal dit beeld binnen 10 jaar verleden tijd zijn. Een einde aan 140 jaar roeisport in Utrecht.
Het faciliteren van de roeisport komt terug in de polder Rijnenburg. In de kaart van polder Rijnenburg is een roeibaan ingetekend. Dit is positief voor de roeisport in Utrecht, maar het is een lege belofte. Uit de toelichting blijkt dat er pas bij verdere groei van de stad wordt onderzocht of op

Wij zien het grote belang van roeiwater voor de roeisport in Utrecht. Het roeiwater van het Merwedekanaal in Utrecht is op dit moment het enig beschikbare trainingsroeiwater.
Er zijn veel ontwikkelingen die het roeien op het Merwedekanaal onder druk zetten. Toevoeging van veel nieuwe woningen, recreatieve druk, en toevoeging van bruggen die noodzakelijk zijn voor de mobiliteit. Het Merwedekanaal kan niet exclusief voor het roeien bestemd worden. Wij zullen zoveel mogelijk rekening houden met de roeibelangen bij deze ontwikkelingen. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitvoering van de bruggen zonder pijlers. Ook zal er intensief afstemming met de roeiverenigingen plaatsvinden in de realisatiefase. Wij doen hier nu met de Expeditiebrug/Mandelabrug al ervaring mee op.

Verder blijven we zoeken naar mogelijkheden voor nieuw trainingswater. In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater. Ook ondersteunen wij het initiatief roeien in Vianen.

Over de concrete punten die u aandraagt zijn antwoorden gegeven bij de inspraak voor de Merwedekanaalzone. Ook in de op te stellen watervisie voor de stad Utrecht zal het roeibelang een plek krijgen.
We blijven graag we met u in gesprek om de roeisport een zo goed mogelijke plek te geven in Utrecht.

termijn uitbreiding nodig is. Een oplossing voor het behoud van de roeisport wordt wederom vooruit geschoven. De roeisport kan daar niet op wachten. Het kritieke punt voor het voortbestaan is minder dan 5 jaar weg. Daar komt bij dat een roeibaan het Merwedekanaal niet kan vervangen. Voor het behoud van de sport is ook de 4,5 km tussen Noordersluis en Muntsluis nodig. Dit betekent dat de roeisport ook moet worden gefaciliteerd op het Merwedekanaal.
Wij verzoeken het college dan ook in de RSU2040 expliciet op te nemen dat het Merwedekanaal, van Noordersluis tot Muntsluis, een buitensportaccommodatie is en blijft voor de roeisport. We verzoeken u daarnaast om op te nemen dat dit betekent dat alle plannen in de gebieden die raken aan het Merwedekanaal kaders en eisen hebben die voorkomen dat het trainingswater voor de roeisport aan kwaliteit verliest. Alleen zo kan de roeisport op een veilige manier worden uitgeoefend.
Dit betekent onder meer dat:
De huidige breedte en lengte van het kanaal gehandhaafd blijven

- Er een veilig doorgaand coachpad is, waarbij de coaches continu zicht hebben op het water
- Er geen nieuwe (bevaarbare) waterwegen op het Merwedekanaal worden aangesloten
- Oevers ‘hard’ zijn (zoals nu)
- Er geen nieuwe obstakels in het water komen (geen brugpijlers, geen aanlegsteigers etc.)
- Roeisport voorrang krijgt op ander gebruik en andere gebruikers (tijdens trainingsuren) worden geweerd van het Merwedekanaal
- Zwemverbod en vaarregels die op het Merwedekanaal gelden worden gehandhaafd
- Er geen hinder is tijdens de bouwperiode en tijdelijke bouwactiviteiten

De RSU2040 is bedoeld als kaderstellende toekomstvisie. Het aanwijzen van het Merwedekanaal als roeiaccommodatie hoort hierin thuis. Wat dit concreet betekent moet worden opgenomen in de onderliggende documenten en de plannen voor ruimtelijke ontwikkeling die nu al voorliggen bij de gemeenteraad (denk aan visie Merwedekanaalzone deel 2, omgevingsvisie jaarbeurs en PvE/FO Lombokplein en de visie Stadswater).
De roeisport is een aantrekkelijke sport en in heel Nederland groeit de belangstelling. In Utrecht moeten we helaas al jaren lang elk jaar weer honderden Utrechters teleurstellen omdat er heel weinig ruimte is voor de roeisport. Wij zouden graag bijdragen aan de groeiende, gezonde en inclusieve stad, door aan meer Utrechters de mogelijkheid te bieden om te kunnen roeien. Maar dan moet de gemeente in de RSU2040 die ruimte wel voor de sport reserveren. Anders kunnen we de sport in de nabije toekomst niet meer aanbieden.

78

Allereerst mijn complimenten voor dit prachtige, uitgebreide verhaal. De voornemens zijn echter zo ambitieus, dat er vrijwel zeker nogal wat teleurstellingen zullen volgen.

Hier volgen een paar voorbeelden van projecten in het recente verleden.
Bij de start van Leidsche Rijn waren er veel goede bedoelingen. Bijvoorbeeld eerst HOV en dan woningen bouwen. Dat bleek te duur. Momenteel worden in Leidsche Rijn inbreidingsplannen in parken gerealiseerd. Bij het UCP mochten de bewoners kiezen tussen een stenige en een meer groene variant. De gekozen groene variant krijgt echter wel een stenige uitwerking.
Bij het ontwerp van het station werd een beeldbepalend dak belangrijker gevonden dan de integratie van zonnepanelen in het ontwerp.

Dank voor het compliment.

Uw vraag betreft de Voorveldse polder. De Voordorpse polder staat aangewezen als zoekgebied voor sport en duurzame energie. Dat wil zeggen dat we gaan onderzoeken of er plek is voor deze functies.
Ter bevordering van de natuur/ecologie heeft de provincie plannen om dit jaar nog maatregelen te nemen in het gebied ten zuiden van de Biltse Rading. Zie hiervoor: Voorveldse polder | provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl).
Het haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke functies wordt samen met afwegingen voorgelegd aan het bestuur, als uitwerking van de RSU 2040.

	Functiemenging kan prima uitpakken, maar mag geen dogma worden. Ik zie een overlap in het verlengde van de A28: een nieuw park en een verstedelijkingsknooppunt. Dat ligt niet voor de hand, maar misschien toch mogelijk. De Voorveldse polder (ten oosten van de A27) wordt gezien als zoeklocatie voor zonnevelden, windmolens, sportvelden en natuur en het is ook nog onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dat wordt proppen in een klein gebied met een nu nog open karakter: een parodie op functiemenging. Dit gebied heeft een relatief hoge natuurwaarde, is voor vogels een groene schakel en er is vorig jaar een ecologische (noord-zuid) verbinding gerealiseerd (onder de Utrechtseweg en Biltse Rading door). Het lijkt mij beter om hier een duidelijke keuze te maken voor een samenhangende ontwikkeling: een ecologische verbindingszone en een goed zichtbaar onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met recreatief medegebruik. In het verlengde daarvan zou het een zoeklocatie kunnen zijn voor klimaatadaptatie (waterberging).Dat is een betere insteek voor overleg met de provincie en De Bilt in het kader van de uitvoeringsstrategie.	
79	Hierbij stuur ik, namens Buren van Nieuw Buurland, een reactie op het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Buren van Nieuw Buurland vertegenwoordigt een honderdtal huishoudens die in de directe omgeving wonen van het project Nieuw Buurland in Tuinwijk. Middels deze reactie willen wij kenbaar maken dat wij mede ondertekenaar zijn van een bredere reactie op de RSU die u ontvangt van het buurtcomité Stalau. Deze reactie is reeds verstuurd of volgt snel na deze mail. In deze reactie van Stalau wordt ook verwezen naar het Project Nieuw Buurland. Aangegeven wordt dat: - de enorme verdichting die wordt voorgesteld voor Nieuw Buurland het karakter en de leefbaarheid van de wijk onaanvaardbaar	Dank Zie het antwoord op inspraakreactie 98 Uw reactie op het SPvE Nieuw Buurland wordt vanuit het project beantwoord.

	onder druk zet en zich niet laat combineren met veel van de (gewenste) uitgangspunten in de RSU2040. - alle plannen rond Nieuw Buurland (en dus ook een mogelijke aanpassing van het SPvE voor deze buurt) langs de meetlat van de integrale barcode gelegd dienen te worden. Onze conclusie is dat een dergelijke verdichting, zoals nu voorgesteld in een aangepast SPvE, dan niet past. - Wij nogal onaangenaam verrast zijn dat Nieuw Buurland al als een harde ontwikkellocatie in dit plan is opgenomen, terwijl in het nu geldende SPvE nog wordt uitgegaan van 114 woningen. Een mogelijke aanpassing van dit SPvE is nog in een vroeg stadium van besluitvorming. Wij maken dan ook bezwaar tegen het opnemen van onze wijk/dit project als harde groeilocatie in de RSU 2040. Ter informatie heb ik u in de bijlage de reactie gestuurd van Buren van Nieuw Buurland op de voorgestelde wijziging van het SPvE rond het project Nieuw Buurland. Hierin vindt u de nodige overlap met de bezwaren in de eerder genoemde reactie vanuit het buurtcomité Stalau. Wij wachten nog op een reactie vanuit de gemeente op deze brief van 30 januari jl.	
80	Met veel plezier en interesse las ik de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het maakt me blij dat gemeente Utrecht inzet op publieke ruimte om te bewegen en groen voor iedereen. De barcode gaat zeker helpen bij het bepalen van de balans per gebied. Autoluw en ruimte voor voetganger juich ik toe. De 3D tegels zijn zeer interessant. Is de gemeente voornemens om deze per wijk te ontwikkelen? Zo ja, worden de tegels openbaar gemaakt? Ik zou graag de 3D tegel van mijn wijk willen inzien. Dezelfde vraag voor de stedelijke barcode, hoe gaat dat precies in zijn werk en kun je de barcode voor eigen wijk inzien?	Dank voor uw complimenten. De 3d tegels zijn ontworpen met als doel aan te geven wat bepaalde bestaande vormen van verdichting voor een beeld en opgave opleveren. De gebouwen zijn bestaand in vooral Utrecht en soms andere gemeenten. De openbare ruimte is weergegeven om te laten zien wat vanuit de barcode mogelijk is in combinatie daar te realiseren. We willen dit graag als middel in gaan zetten om straks bij de ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stad met elkaar te kijken waar

Op pagina 102 van de RSU lees ik ‘de hoofdstructuur retail’ Deze is niet online beschikbaar, wordt dit stuk nog openbaar gemaakt?
Op pagina 167 zie ik de Voorveldsepolder benoemd staan, in relatie met een energieambitie. Kunt u aangeven wat de plannen voor Voorveldsepolder zijn?
Tot slot wil ik u nog een vraag voorleggen die specifiek gaat over mijn eigen wijk. Op de hoek van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan wordt een nieuwbouwontwikkeling gepland. Uitgangspunt voor deze plannen is een supermarkt van 1800(!) m2. Ik benoem dit hier omdat ik mij afvraag of deze ontwikkeling, specifiek het formaat van de supermarkt, conform het in de RSU neergezette beleid is.
• De locatie ligt aan uitvalsweg Kardinaal de Jongweg, op de hoek met een fietsstraat en verderop in de straat een basisschool. Het formaat van de supermarkt heeft een aanzuigende werking op een groot gebied, dit gaat ver boven buurtniveau, en is aantrekkelijk voor autoverkeer vanwege de locatie. De gemeente zet in op autoluw en ruimte voor de fiets. Hoe is dit met elkaar te rijmen?
• In de RSU lees ik dat dit specifieke winkelcentrum is aangemerkt als lokaal centrum met een wijkfunctie. Hoe rijmt u dat met het enorme formaat van de supermarkt?
• De RSU in het kort is groen, tenzij en ruimte voor publieke pleinen In de plannen voor deze ontwikkeling wordt een bestaand parkeerterrein en speeltuin meegenomen in het plangebied. Het is maar zeer de vraag of het speelterrein en de open ruimte in hetzelfde formaat terug komen, daar meer bebouwing nodig is op de begane grond voor de supermarkt. Dit staat op spanning met de lijn in de RSU.
Ik ben benieuwd naar uw reactie op deze ontwikkeling in relatie met de RSU en hoop dat de gemeente bereid is om plannen die nog in de startblokken staan aan te passen zodat ze passen in dit beleid en in balans komen met de bestaande wijk.

we rekening mee kunnen en willen houden en welke kwaliteit, horende bij de kwantiteit kunnen toevoegen.

Voor wat betreft de barcode: We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied.
De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat.

Er zijn nog geen concrete plannen voor energieopwekking in de Voorveldsepolder.

De RSU 2040 is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor 2040 en verder voor de hele stad. Monitoring van de doelen zal plaatsvinden op het niveau van de stad.
De plannen van de ontwikkeling bevinden zich in de eerste fase. Het SPvE wordt nog vrijgegeven voor inspraak. De gemeenteraad besluit over het SPvE.

81

Tijdens de info avond concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 werd er gevraagd om aanvullingen c.q. opmerkingen voor het concept aan te dragen om van Utrecht een 10 minuten stad te maken. Om binnen 10 minuten je ontspanning en werk te vinden is een mooi streven. Helaas is dit niet altijd mogelijk voor iedereen, daar ik voor Defensie werk als Onderofficier bij de Technische Dienst van de Koninklijke Landmacht, is het voor mij niet mogelijk om zo dicht bij huis te werken of dit van thuis uit te doen. Zo zullen er vast en zeker nog wel andere uitzonderingen zijn, maar om erna te streven is altijd iets goeds.
Bij dit concept ontstonden bij mij een paar aanvullingen c.q. ideeën die misschien voor Utrecht West de 10 minuten kunnen waarmaken op het gebied van bereikbaarheid, ontspanning gekoppeld aan leefbaarheid en energie voorziening in de buurt.

Daar in West het Werkspoorkwartier vol in ontwikkeling is en er in de toekomst daar recreatie/evenementen industrie zal vestigen zal dit ook veel verkeer aantrekken dat dan weer de Westelijke Stads Ring zal belasten. Om dit te kunnen realiseren is er vanaf de Noord Westkant een extra spaak nodig, om zo het autoverkeer dat b.v. de Werkspoor Kathedraal komt bezoeken een eigen aanvoer route krijgt zonder dat de bewoners aan de WSR geen last hebben van deze bezoekers. Ook zal het vrachtverkeer over deze spaak kunnen om zo te kunnen bevoorraden.
Door een brug te maken voor OV en (vracht) auto verkeer over het A'Dam Rijnkanaal en deze aan te sluiten op de bestaande infra, zal er al een natuurlijke aan en afvloeiing ontstaan naar de A2 via de Nijverheidsweg naar de Isotopenweg. Mensen zijn dan binnen 10 minuten de stad ook weer uit.

Dank voor uw suggesties.

Wij begrijpen dat niet iedereen 10 minuten van zijn werk kan wonen. We streven er wel naar dat men binnen 10 minuten een bushalte of station kan bereiken om verder te reizen naar het werk.

In het mobiliteitsbeleid staan lopen, fietsen en gebruik van ov centraal. Een extra weg voor auto's past niet in dit beleid. In de plannen voor het werkspoorkwartier zal er aandacht zijn voor de bereikbaarheid van dit gebied.

Binnen de RSU is het principe opgenomen van Geen dak blijft onbenut. Uw suggesties om daken te gebruiken voor parkeren, recreëren en opwekken van energie passen goed binnen dit principe. We nemen ze mee bij de uitwerking van de RSU.

Bij het punt van ontspanning en leefbaarheid denk ik gelijk aan beneden wonen en relaxen, maar bij wonen horen heel veel daken die heel veel extra ruimte voor ontwikkeling en ontspanning geven.
Door op b.v. het dak van een parkeergarage een dakterras of tuin te maken, koelen we de stad af en verbeteren we de lucht kwaliteit. Verder zal de mens beter tot rust komen door te genieten van een groter uitzicht tegelijk met het groen in zijn omgeving. Dit is een mooie aanvulling op de reeds groene daken van onze bushokjes.
Ik kan in deze wel een referentie naar Rotterdam maken. Hier is de kennis op dit gebied al aardig aanwezig.

Nu kunnen we niet genieten van deze ruimte zonder dat we energie gebruiken. Het opwekken zal dan ook in deze groene bovenwereld zijn plek moeten krijgen. Er zijn wel mooie technieken die energie kunnen opwekken via zon en wind op een vreedzame en rustige manier door aan de randen en nokken turbines en zonnepanelen te plaatsen (hybrid solar units).
Ook kunnen de daken van kantoorgebouwen zonder vergroening, na kantoortijd dienen als energie opwekkers, door kleine windturbines te plaatsen met geïntegreerde trillingsdempers. Hierdoor wordt het mogelijk dat iedere buurt zijn eigen energie opwekt en gebruikt. Dit heeft ook als voordeel dat het nationale energienet ontlast wordt. Ook door buffers te gebruiken zoals accu’s en auto’s kunnen we de opgewekte energie optimaal benutten en onze huizen zo verduurzamen.

Ik hoop dat deze ideeën voor uw concept van meerwaarde zijn en hoop dan natuurlijk ook dat dit in de toekomst gerealiseerd kan worden. Op deze manier kunnen we van onze mooie stad Utrecht een groene oase maken van leven en rust. Daardoor kan ons stadje, uitzonderingen daar gelaten, alles bieden om lekker te kunnen leven in een straal van 10 minuten.

Hopende u van dienst te zijn en met vriendelijke groet,

82

RSU 2040 bekeken door een groene bril
Hoewel de RSU 2040 vele goede ontwikkelingen in groene stedelijke ontwikkeling laat zien, zijn er wel degelijk nog verbeteringen op te sommen. In onderstaande visie worden alleen aanvullingen weer gegeven.

Energievoorzieningen
In de druk bevolkte randstad en zeker rond de grote steden moet het landschap gevrijwaard blijven van zonneparken en windmolens. Allereerst dient energiegebruik zoveel mogelijk beperkt te worden. Zonnecollectoren moeten niet op groen worden gelegd, maar zoveel mogelijk op hoge daken (een zeer groot potentieel is nog onbenut) en moet er gezocht worden naar plaatsen waar ze niet storend werken (bijv. op geluidswallen langs snelwegen). Windmolens dienen zoveel mogelijk op zee worden geplaatst en zeer beperkt in grote industriële gebieden.
Het gebruik van koelaggregaten in gebouwen dient beperkt te worden door voorzieningen aan de gebouwen, groen tegen en op de gebouwen en bomen die schaduw leveren. Op veel meer manieren kunnen gebouwen natuur inclusief ontworpen worden.

De RSU zal uitgewerkt worden in een Energievisie en een dakenvisie waarin maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie het doel zal zijn. Zonnevelden zien wij als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.

82

Groei van de stad
Het aantal woningen dat in de randstad wordt bijgebouwd, dient beperkt te blijven. In andere delen van Nederland is veel meer ruimte en

De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze

er treedt in sommige gebieden zelfs krimp op. De landelijke gebieden rond Utrecht dienen zoveel mogelijk gevrijwaard van woningbouw te blijven. Verdichting binnen de stad is dan de enige oplossing. Bij deze verdichting dient rekening gehouden te worden met delen van de stad die het minste groen hebben, veelal het centrum en wijken daar dicht omheen.
Ecosystemen zouden een vertrekpunt moeten zijn bij ontwerpen van infrastructuur, gebouwen en groen. Ecologie van het water en de bodem is de basis voor het ecosysteem waarin wij, flora en fauna leven in de stad. Daar waar infrastructuur en gebouwen worden gepland moeten deze, voor een leefbare stad, in een evenredige verhouding door water en groen worden gecompenseerd. In de toekomstbestendige stad moet water(berging) en natuur in alle slimme nieuwe infrastructuur en gebouwen worden geïntegreerd.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen en versterking van de ecologie in en om de stad,

Groen in de stad
De toekomstbestendige stad vraagt inderdaad om veel groen, maar dit groen dient beter gedefinieerd te worden. Gevarieerd inheems groen is veel beter bestand tegen klimaatveranderingen en biedt meer voeding en bescherming voor insecten en andere fauna. Natuurlijk moeten er gras gazons overblijven om in te zitten, maar op heel veel plaatsen kan gras langs verharde gebieden worden vervangen door gevarieerd groen, door een aangepast maaibeheer. Het schoonhouden van
de stad moet niet langer leiden tot het schoonkrabben, wegbranden van elke gras-spriet en natuurlijk ontkiemende plantjes tussen bestrating. De budgetten en het beheer van groen dienen hier op aangepast te worden. Groenbeheerders dienen hierin opgeleid te worden. Vrijwillige groenbeheerders, die uitermate geschikt zijn voor kleinschalig en op de omgeving afgestemd beheer, moeten structureel bege-leid

De dragende structuur bij de ontwikkeling van de stad is de groenstructuur. Voor ecologie, retentie, klimaat, verblijf etc. Dit is voor vijf schaalniveaus in de stad en omgeving aangegeven hoe we daar mee omgaan. Dit is in relatie met de totale ontwikkeling van de stad afgestemd, dus ook met woningbouw. Ons adagium is dat de woningbouw en groen evenredig met elkaar groeit.

	worden en meer verantwoordelijkheden krijgen. Verandering in het beheer mag hier echter niet van afhankelijk zijn.	
82	Blauw in de stad Water in de stad is van groot belang voor het reguleren van lage en hoge temperaturen, het laten groeien van flora en het bieden van een grotere biodiversiteit. Aanpassingen van de stad aan droge en natte perioden dient veel sneller aangepakt te worden. Stenen bestrating moet zoveel mogelijk door zowel gemeente als particulieren beperkt te worden en zodanig uitgevoerd te worden dat regenwater in de bodem kan wegzakken. Rond bomen moet wateropslag plaatsvinden. Het water in rivieren, kanalen, sloten, grachten, plassen dient zo schoon mogelijk te zijn en deze watergangen dienen zo beheerd te worden dat onderwaterleven zo goed mogelijk in stand blijft (bijvoorbeeld bij baggeren) en er dienen ondieptes te zijn waar onderwaterplanten kunnen groeien. De beschoeiingen dienen zodanig uitgevoerd te worden dat een goede uitwisseling tussen flora en fauna in water en op land mogelijk is. Vooral in stedelijke omgeving wordt dit nu niet nagestreefd. Innovatieve oplossingen moeten worden uitgevoerd om ook in stedelijk gebied onderwaterstructuren vorm te geven.	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Dat betekent dat we wel uitspraken doen over bijvoorbeeld het bevorderen van de biodiversiteit en klimaatadaptatie/vergroening. Het voert echter te ver om ook concrete maatregelen op ieder thema en gebied op te nemen. Hiervoor zijn de onderliggende beleidsuitwerkingen op thema (bijvoorbeeld het Groenstructuurplan) en gebied (bijvoorbeeld de omgevingsvisie Binnenstad) beter geschikt. Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien. We werken momenteel aan een visie Klimaatadaptatie en in het verlengde daarvan aan een visie Water en riolering waarin dit onderwerp aan bod komt. Deze visies worden later dit jaar vrijgegeven voor inspraak.
82	Schone stad (Zwerf)afval is niet alleen vreselijk ontsierend, maar vormt ook bedreigingen voor flora en nog meer voor fauna in de stad en aangrenzende gebieden. Bij het opruimen van het zwerfafval wordt de meeste inspanning geleverd in de drukkere bezochte gebieden. Echter in de gebieden daarbuiten, met name in bosschages blijft afval dikwijls erg lang liggen en vormt daar een bedreiging voor fauna in dat gebied. Bovendien breekt het afval daar af in kleinere deeltjes die zich nog	Het tegengaan van zwerfafval past niet in de RSU 2040. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Op de website kunt u lezen wat Utrecht doet om zwerfafval tegen te gaan. .

	meer in het milieu verspreiden. Zeker langs watergangen dient afval zo goed mogelijk verwijderd te worden. Denk bijvoorbeeld aan banken langs het water waar omheen sigarettenpeuken zich verzamelen. Met de meest gebruikte methoden door gemeente en vrijwilligers blijft dit liggen en verdwijnt uiteindelijk in het water. Regulering van verpakkingsmaterialen is vooral afhankelijk van landelijke regelgeving, denk aan statiegeld en gebruik van materialen (plastic rond elk snoepje, versnapering), maar ook stedelijk valt hier wat aan te doen. Denk aan materiaalgebruik bij evenementen het (wel of niet) plaatsen van afvalbakken, opvoeding van consumenten, verantwoordelijk stellen van ondernemers.	
82	Gezonde stad Gezond leven in de stad kan bevorderd worden door het stimuleren van bewegen door de bewoners. Onthaasten kan daartoe een middel zijn. Voorgesteld wordt in de RSU om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken door afstanden zo kort mogelijk te maken, hiertoe worden bruggen en viaducten voorgesteld. Deze zijn echter tegelijkertijd een doorbreking van en druk op natuurwaarden die daar anders zouden kunnen worden gerealiseerd. Beter is het om andere vormen van vervoer sterker te ontmoedigen.	Wat betreft de gezonde stad en mobiliteit zetten we in op zowel het ontmoedigen van autoverkeer als. het stimuleren van andere vormen van vervoer (zie paragraaf 5.2.5). Meer verbindingen voor langzaam verkeer vormen voor dat laatste wel een belangrijke bouwsteen om een fijnmaziger netwerk te maken. Uiteraard houden we rekening met de aanwezige natuurwaarden. Op pagina 80 stellen we zelfs dermate robuuste verbindingen voor dat ook de natuur daarvan moet kunnen profiteren. Onze ambitie omvat immers het aanleggen van nieuw openbaar groen én het beter toegankelijk maken van groen van andere eigenaren. Dat telt op tot 900 voetbalvelden, in de stad zelf, voor planten en dieren en ook voor onze inwoners.
83	Allereerst dank dat u uw inwoners in de gelegenheid stelt hun visie op het concept Ruimtelijke Strategie 2040 kenbaar te maken. Ik beperk mij tot commentaar op het concept betreffende de wijk Vleuten – De Meern.	Cultuurhistorische waarden vormen een belangrijke bouwsteen voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht (zie onder andere hoofdstuk 3 en het

Het stemt mij tot genoegen dat u de cultuurhistorische waarden van dit gebied erkent en naar waarde weet te schatten. Die waarden zijn velerlei:
Allereerst dienen Kasteel de Haar en het omliggende daarmee verbonden gebied genoemd te worden. Het eerste kasteel dateert uit de 11e eeuw. Toen al stond hier een aantal machtige kastelen. De Hamtoren is een restant van het vroeg-,middeleeuwse kasteel Den Ham. De meeste kastelen zijn verdwenen, verwoest of afgebroken . Kasteel De Haar werd eind 19e eeuw in volle glorie herbouwd op de Middeleeuwse grondvesten Het oude dorp werd verplaatst ten behoeve van de aanleg van een gevarieerd park: een formele aanleg dichtbij het kasteel, een bos rondom het park, overgaand in agrarische gebieden die deels al in de vroege Middeleeuwen waren ontgonnen en verkaveld. De huidige landwegen, waterlopen, zichtassen volgen nog steeds de Middeleeuwse verkavelingen. Laag Nieuwkoop, Thematerweg, Thematerkade, de doodlopende Ockhuizerweg zijn nog goed te herkennen als oude ontginningswegen c.q. ontginningskaden. Het Haarpad was een oeroud kerkpad vanaf Kasteel de Haar naar het zeer oude dorp Vleuten. Vleuten en De Meern hebben nog deels hun dorpskarakter behouden..
Zowel het kasteel als de omliggende landerijen zijn, met een aantal boerderijen, benoemd als beschermd dorpsgezicht. Verscheidene boerderijen zijn aangewezen als Rijksmonumenten.
Om de cultuurhistorische waarden recht te doen en te behouden dient m.i. aan een aantal voorwaarden te worden voldaan, te weten:

- er dient geen hoogbouw te verrijzen, als er al gebouwd zou moeten worden als Haarrijn en Haarzicht klaar zijn,
- er dient geen grootschalige akkerbouw plaats te vinden, waarvoor oude waterlopen gedempt moeten worden en oude boomsingels (knotwilgen) gekapt moeten worden,

intermezzo op pagina 44-48). De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking. Dat wil niet zeggen dat we alle gebieden op slot zetten en geen hoogbouw toestaan en geen grootschalige opwekking van energie, maar wel dat we hierbij goed kijken naar de cultuurhistorische context en waarden in het desbetreffende gebied.

- bovenmatig grote en zware landbouwvoertuigen zouden niet op de oude verkavelingswegen moeten rijden. Die wegen zijn te smal, waardoor de bermen afkalven en vernield worden, en de toplagen scheurenj
- de maximum snelheid van tractoren zou aan banden gelegd moeten worden, bijv. 15 km/uur
- verkeer aantrekkende activiteiten moeten niet plaats vinden, geen air BNB, geen grote vergaderlokaties waarvoor parkeer plaatsen aangelegd moeten worden. Bij grote evenementen in het kasteelpark is al onvoldoende parkeerruimte beschikbaar, waardoor auto's van bezoekers her en der in de bermen gezet worden. Het is mij uiteraard volkomen duidelijk dat hetKasteel De Haar financien nodig heeft om te kunnen overleven,
- geen windmolens, geen zonnepaneelpark, waardoor dit kleinschalige landschap rondom Haarzuilens en Vleuten ernstig aangetast zou worden. Haarzuilens is al bezig via de Haarze Zon te streven naar energievoorziening voor het dorp. Een groot aantal inwoners heeft al certificaten gekocht, het wachten is nu op de derde fase van uitgifte.

Tot zoverre mijn visie voor de toekomst.
Met dank voor de door u geboden gelegenheid om de stem van de burgers te laten horen.

84

Totstandkoming zienswijze
Het Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht hebben met betrokken bewoners en ondernemers deze zienswijze opgesteld. In de dialoogavond van het Wijkplatform op 8 februari 2021 is informatie gevraagd waarna betrokken bewoners op onderdelen hun reactie hebben gegeven op de RSU 2040. Deze reacties zijn samengevoegd in deze zienswijze.

Dank voor uw reactie

Wij verzoeken u in een volgende fase per onderstaand punt een reactie te geven in een tweekolommenstuk.

84

A. Locatie Overvecht heeft veel te bieden, als ….

Overvecht heeft een goede ligging ten opzichte van binnenstad, OV, rijkswegen en biedt naast groen en blauw in de wijk (diverse parken en groen- en blauwverbindingen) ook natuurgebieden in de omgeving zoals de Oostelijke Vechtplassen, het Westelijk deel van de Utrechtse Heuvelrug en natuur/recreatieplekken zoals het Noorderpark en de Maarsseveense plassen. Daarnaast kan de Nieuwe Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed) een impuls geven aan meer recreatie en toerisme (als overloop voor de binnenstad) met behoud van de historische waarde. Met de toevoeging van de nog ontbrekende elementen uit de Utrechtse Barcode uit de RSU wordt de wijk in de toekomst aantrekkelijk voor bewoners. Elementen die nu nog ontbreken en die toegevoegd dienen te worden:
1. Werkplekken en cultuur toe, waardoor de wijk ook in economisch opzicht aantrekkelijk wordt.
2. Voorzieningen voor Voortgezet Onderwijs.
3. De te benutten mogelijkheden van de Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed). Maak van de Forten in en om Overvecht een toeristische trekpleister met recreatie (van Noorderpark) als overloop voor de toeristen in het centrum en voor de economische impuls in de wijk Overvecht. NB. “De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes zijn genomineerd als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed.” Deze kwaliteiten zijn wel vermeld bij andere wijken, maar niet bij Overvecht. Waarom niet?
Hieronder gaan we verder in op een aantal onderdelen om te voldoen aan Gezond Stedelijk Leven voor Overvechters.

Ten aanzien van het onderdeel “Werken”: er is een aantal arbeidsplaatsen opgenomen. Werken op meerdere plekken binnen Overvecht is een belangrijk ontwikkelpunt, om te komen tot meer functiemenging en het stimuleren van de arbeidsparticipatie.
Ten aanzien van de voorzieningen voor voorgezet onderwijs: er wordt momenteel gewerkt aan het toevoegen van een VO school binnen Overvecht.

B. Stedenbouw algemeen Utrecht en specifiek Overvecht
4 Het gebied rondom het Shoppingcenter Overvecht wordt een van de vijf centra in Utrecht. En wat heeft zo'n centrum in Overvecht dan te bieden? De RSU beperkt zich tot de verdichting tussen station Overvecht en het Shoppingcenter en een HOV lijn. Dit alles is onverenigbaar met het behouden van het groen, wat ook een uitgangspunt is in de RSU. De huidige verbinding tussen het station en het Shoppingcenter is een groene zone, belangrijk voor zowel ecologie als de beleving van de buitenruimte voor de mensen die in een hoogstedelijke omgeving wonen. Die groene zone moet (conform de Utrechtse Barcode) behouden worden en daar past geen verdichting. Daarom stellen wij het plan Einsteinkwartier voor met écht een ambitie voor een centrumgebied in Overvecht, waarin inspirerende werkplekken en ontmoetingsplekken te vinden zijn tussen stedelijk wonen.

Plan Einsteinkwartier
De huidige Einsteindreef is een 2 x 2 weg (met extra rijstroken bij de kruisingen) en een brede middenberm. De Einsteindreef is een barrière tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid. Die barrière wordt nog groter door de toename van verkeer als gevolg van de opwaardering NRU en het concept dat auto's zo lang mogelijk op de Ring moeten rijden, voordat ze naar de bestemming binnen de Ring gaan. Wij stellen voor de Einsteindreef te transformeren naar het Einsteinkwartier, een mobiliteitshub met wonen, werken en recreëren. Dat geeft op diverse aspecten (wonen, wijkeconomie, cultuur, OV) een stimulans aan de wijk zodat deze aantrekkelijk is voor een variatie aan doelgroepen. Ruimtelijk betekent dit:
Het doorgaande verkeer gaat via de Einsteindreef verdiept (in tunnels of onder overkappingen) rechtdoor. Het wijkverkeer gaat enkelbaans via een 30 km weg op maaiveld over de Einsteindreef en heeft de mogelijkheid om af te slaan bij de kruisingen.

In het eerste deel is een tegenstelling geschetst die wij niet zien. Bij de uitvoering zal aan beide gehoor gegeven moeten worden.
Je kunt toevoegen: Dit deel van Overvecht heeft nu al meer een centrumfunctie, als gevolg van de aanwezigheid van het Shoppingcenter en Overvecht Station. Wij willen deze centrumfunctie versterken. Zoals vermeld staat in deze RSU is en blijft groen binnen de stad van belang; dat geldt ook binnen dit gebied.

Dank voor het neerleggen van dit voorstel.
Het klopt dat de Einsteindreef in de huidige vorm een eigenlijk onwenselijke barrière vormt tussen Overvecht Noord en Zuid. Wij zouden deze barriere graag wegnemen en Noord en Zuid daarmee beter verbinden. Of het verkeerstechnisch mogelijk is om de Einsteindreef ter plekke te versmallen moet blijken uit verkeerskundig onderzoek en hangt mede af van de ontwikkeling van de NRU.
In de concept RSU hebben we in de kaart van Overvecht met pijlen over Einsteindreef (ter plekke van de Brailledreef en de Carnegiedreef) schematisch aangeven dat een betere oversteekbaarheid wenselijk is. De suggestie van een Einsteinkwartier als invulling van eventueel vrijkomende ruimte nemen wij mee in de overwegingen. Wij bekijken dit gebied in nauwe samenhang met de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Het toevoegen van werken en andere functies in dit gebied onderschrijven wij.

De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is inderdaad onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk. De uiteindelijke uitwerking van hoe en waar de werkgelegenheid in Overvecht

- Het HOV (later misschien een tram) krijgt een halte bovengronds op maaiveld ter hoogte van het Shoppingcenter en is gemakkelijk en veilig toegankelijk voor voetgangers. De wegen op maaiveld zijn immers 30 km wegen.
- Voor voetgangers en fietsers zijn er goede verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid.
- Ook de OV verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid ondervinden weinig hinder van het doorgaande verkeer.
- Doordat het doorgaand verkeer verdiept is, is er minder verkeersruimte op maaiveld nodig. De vrijkomende ruimte is voor het wijkverkeer en veel ruimte kan worden benut voor stedelijke bebouwing met behoud van groene kwaliteit.
- De stedelijke bebouwing bestaat uit woningen, werkplekken en plekken voor maatschappelijke voorzieningen en cultuur (waaronder een bioscoop). Door de hoogbouw kunnen veel woningen van de ambitie uit de RSU worden toegevoegd. Met daktuinen wordt het aantrekkelijk voor bewoners die houden van zo'n stedelijke omgeving. De gebouwen zijn duurzaam en voorzien van zonnepanelen en energie seizoensopslag.
- Tussen de bebouwing is er ruimte voor groen en is er een goede verbinding met de groenstructuur (Groene Lint).
- Het Groene Lint door de wijk biedt de mogelijkheid om vanuit de stedelijke omgeving snel naar natuurgebieden of recreatiemogelijkheden in de omgeving van de wijk te gaan (richting Oud Zuilen en de groene Vecht, Noorderpark en Maarsseveen).
- • De prostitutiezone heeft een plek elders gevonden en is niet meer naar Overvecht teruggekeerd. In plaats daarvan is de Vechtzone een groen-blauwe zone geworden met hoge biodiversiteit en recreatief en sportief gebruik. Langs de Einsteindreef is bebouwing gekomen.

zijn plek krijgt wordt uitgewerkt in een nader op te stellen gebiedsuitwerking.

Volgens het uitgangspunt van de tien-minutenstad en de barcode moeten wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit in evenwicht zijn. We constateren dat er nu al te weinig werkplekken zijn en te weinig culturele voorzieningen. Het is dus onbegrijpelijk dat in de RSU 2040 daar voor Overvecht zo weinig aandacht aan wordt gegeven. Het Plan Einsteinkwartier zoals hierboven geschetst kan daar juist in voorzien.

5. Verdichting en menging is niet automatisch een verbetering en leidt niet automatisch tot een inclusieve stad. Er is een grote behoefte aan betaalbare huur- én koopwoningen binnen Utrecht. Voorkomen moet worden dat het wonen in de stad alleen voor draagkrachtige bewoners beschikbaar is. Voor de ruimtelijke keuzes dient rekening gehouden te worden met de ambitie om sociale huurwoningen meer over de stad te spreiden. In Overvecht is het belangrijk dat bewoners een wooncarrière kunnen maken in de wijk. Daarvoor zijn diverse woonvormen nodig. Niet alleen de woonvorm maar ook de (financiële) toegankelijkheid moet het mogelijk maken om die carrière te maken. Ook lagere en middeninkomens moeten in de wijk of de stad kunnen blijven wonen.
6. Het is niet wenselijk om bij nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande groen, ook aan parkranden en groene linten, aan te tasten. Voor prettig wonen vervullen met name die groene ruimten en speelplekken bij hoogbouw een belangrijke rol. Het groen in Overvecht is een kwaliteit die hoog wordt gewaardeerd. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met “ruimtelijke spreiding van het groen” (opgave Overvecht, pag. 140). Met name bij verdichting in Overvecht is het juist belangrijk om de groenstructuur te behouden en te versterken, waarbij de parken hun omvang behouden. Voor de leefbaarheid en

5. Wij delen deze reactie en zien deze als aanmoediging voor onze inzet in de RSU (en woonvisie, waarin meer gemengde wijken een hoofddoelstelling is).
6. De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormt de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Variatie in groen en de spreiding van het geprogrammeerde groen (zoals spelen, sporten, etc) moet bijdragen aan de kwaliteitsverbetering van het bestaande groen in Overvecht.
7. De ruimtelijke inpassing van de verdichtingsopgave in het gebied tussen het station en het winkelcentrum wordt nader uitgewerkt in een gebiedsuitwerking en in andere (toekomstige) studies. Hierin worden de verschillende ruimtelijke programma's zoals wonen, werken en groen ten opzichte van elkaar afgewogen.
8. De invulling van het RWZI-terrein staat nog niet vast. Dit wordt in de RSU niet bestemd als toekomstige woon-werklocatie. De tracékeuze voor de (H)OV-verbinding is ook niet definitief. Hier wordt nader onderzoek gedaan, waarbij rekening wordt gehouden met het voorkomen van nieuwe barrières

gezondheid van bewoners (van alle leeftijden) zijn de plekken voor ontmoeten, ontspannen en bewegen belangrijk. Vooral voor kinderen zijn de speelruimtes belangrijk om voldoende mogelijkheden te hebben om te bewegen (zoals beschreven in paragraaf 4.2.5). Inpassing van bebouwing en infrastructuur moet zeer zorgvuldig afgewogen worden en mag niet ten koste gaan van die functies (groen, ontmoeten, ontspannen en bewegen) in de openbare ruimte.
7. Verdichten en verstedelijken in het gebied tussen Station Overvecht en het Shoppingcenter staat op gespannen voet met het behouden van het groen in Overvecht Zuid.
8. “In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050” (pag. 142). De Brailledreef en het terrein van de RWZI kunnen in de toekomst worden ingevuld met de uitbreiding van het centrumgebied Overvecht in combinatie met een groene- of groenblauwe verbinding met de Vecht. Daarmee dient nu al rekening te worden gehouden. Voorkomen moet worden dat door de inpassing van (H)OV en de inrichting van de Stadsboulevard Brailledreef straks een barrière ontstaat tussen het nieuwe woon/werkgebied en het Shoppingcenter Overvecht.
9. Overvecht heeft een mix van verschillende woningtypen: grondgebonden woningen, laagbouw appartementen en hoogbouw appartementen. Het is wenselijk dat deze mix blijft bestaan om wooncarrière te kunnen maken. Voor de inpassing met hoogbouw moet rekening worden gehouden met de wensen van privacy bij grondgebonden woningen en behoud van leefkwaliteit van de omgeving en landschap.
10. Het is wenselijk bebouwing zodanig te ontwerpen dat er flexibiliteit mogelijk is in woonvormen, afhankelijk van de behoeftes die er zijn.

9, 10 en 11. Wij delen deze principes en nemen uw zorg mee in de verdere uitwerkingen. De punten die u aandraagt sluiten aan bij het stadsprofiel De toekomstbestendige stad (pagina 37) zoals we die in de RSU beschrijven. Bij de uitwerking van diverse deelplannen wordt aan deze ambities invulling gegeven. Daarnaast hebben we een welstandsnota waarin de beoogde architectonische kwaliteit voor gebouwen in de stad is beschreven.

11. Het is aan te bevelen duurzame gebouwen met architectonische kwaliteit toe te voegen, vergelijkbaar met het C&A gebouw dat inmiddels op de gemeentelijke momentenlijst staat.

D. Werken en voorzieningen

12. Bij de Opgave Overvecht (Pag 140) staat: “Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een lichte toename in de wijkeconomie.” Voor de flexibiliteit dient te worden gedacht aan meer mogelijkheden om de plinten in te vullen
7 - 12
dan alleen met werklocaties. Mocht de levendigheid niet door werklocaties ingevuld kunnen worden, dan zijn andere soorten invulling gewenst om toch de levendigheid te krijgen.
13. In vergelijking met andere wijken ontbreekt in de wijk Overvecht een programma met cijfers over de te verwachten groei in arbeidsplaatsen. Op pagina 160 is de verwachting dat er 0 (nul) arbeidsplaatsen bij komen. Dit is niet alleen een tekortkoming in de RSU, maar ook illustratief voor het ontbreken van een ambitie om de wijk minder kwetsbaar en juist welvarender te maken. Wij pleiten er dan ook voor om ons voorstel Einsteinkwartier serieus uit te werken en echt te werken aan werk voor Overvechters. Toevoeging van verzamelgebouwen en cultuur (zoals in Plan Einsteinkwartier) levert ook wijkeconomie op.
14. De verwachting is dat meer mensen gaan thuiswerken (zeer waarschijnlijk de trend na corona). Vanwege beperkte werkruimte in de eigen woning en voor de behoefte aan ontmoetingsplekken zijn in of nabij de verzamelgebouwen (bedrijfjes, zzp-plekken, vergaderplekken etc) ook faciliteiten van horeca en sport nodig. Voor jonge ouders is een kinderopvang in de nabijheid nodig.
12. Onder wijkeconomie verstaan wij een breed scala werkgelegenheid, kleine bedrijven, maar ook zorg, culturele en maatschappelijke functies, onderwijs en sport. De breedte van het palet zou voldoende flexibel moeten zijn voor de invulling van de plinten om bij te dragen aan de levendigheid in de wijk.
13. U heeft gelijk. De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk. In de definitieve RSU zullen we dit beter duiden. De uiteindelijke uitwerking van hoe en waar de werkgelegenheid in Overvecht zijn plek krijgt wordt uitgewerkt in een nader op te stellen gebiedsuitwerking.
14. We zijn het met u eens. De nabijheid van dagelijkse voorzieningen is precies waar de RSU om gaat.
15. Goed om te zien dat de ideeen van het wijkplatform en bewonersplatform ten aanzien van Overvecht Centrum goed aansluiten bij de ambitie die de gemeente heeft over Overvecht Centrum. Dit staat zo omschreven in hoofdstuk 6.3
16. Bij de diverse gebiedsonderzoeken wordt de programmatische invulling uitgewerkt. Daarbij wordt zorgvuldig onderzoek gedaan wat er op een specifieke plek mogelijk en nodig is. Het omzetten van winkelstrips naar woon/werkplaatsen is denkbaar, maar het behoud van winkelstrips op meerdere plekken in de wijk is ook van belang voor de leefbaarheid en het beperken van (auto)verkeer.
17. De opgave voor de kwalitatieve verbetering van het bedrijventerrein Overvecht staat als opgave aangeduid in de RSU (zie hoofdstuk 6.3). Hoe deze kwaliteitsslag precies wordt ingevuld wordt in een aparte gebiedsverkenning ingevuld.

15. Maak het centrumgebied Overvecht multifunctioneel met een breed aanbod winkels en maatschappelijke en ontspanningsvoorzieningen (cultuur en sport) voor diverse doelgroepen in de wijk.
16. Nader onderzoek is nodig voor de winkelstrips. Kunnen deze bijvoorbeeld omgezet worden naar woon/werkplaatsen voor kleine zelfstandigen? Dit vergroot de gebruiksflexibiliteit.
17. Verbeter de kwaliteit van het bedrijventerrein Overvecht door revitalisatie op het bedrijventerrein (bijv. met meer functies) en door toevoegen van woon/werklocaties langs de Franciscusdreef. Benut ook kansen voor opleidingsfuncties, broedplaatsen en leer/werkplekken (voor bijvoorbeeld de maakeconomie) op het bedrijventerrein. Meer verbinding (samenwerking en kansen benutten) tussen de wijk en bedrijventerrein is gewenst. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein vraagt verbetering. Een goede (H)OV verbinding en een opwaardering van de NRU zijn daarvoor belangrijke stappen. Zie ook onderdeel Mobiliteit
18. Uitbreiding van zwembad De Kwakel is een goed plan, waarbij het wenselijk is dat er ook een buitenbad komt dat bijvoorbeeld in de winter overdekt kan worden.
19. Uitbreiding veldsporten is goed, waarbij een zorgvuldige inpassing van sportvelden in het Noorderpark nodig is, met aandacht voor de vervoersstromen. Dit gebied moet breed toegankelijk zijn en sportvelden verkleinen het vrij toegankelijke recreatiegebied. Op dit moment zijn sport, spel en ontspanning voor iedereen toegankelijk en sportvelden (gekoppeld aan sportverenigingen) zijn beperkt toegankelijk.
20. Toevoegen Urban Sport (met diverse – informele – buitensportmogelijkheden) biedt meer mogelijkheden en is toegankelijker. Behoud en versterk de informele buitensportmogelijkheden in de wijk en voeg deze toe in het Noorderpark.

18. De door u genoemde uitbreiding van zwembad De Kwakel is nog geen plan. De RSU is een ruimtelijke koers op hoofdlijnen. Daarin is een mogelijke uitbreiding van het zwembad op termijn benoemd als locatie waar rekening gehouden moet worden.
19. Wij zijn het met u eens dat sportvelden in het Noorderpark om een zorgvuldige inpassing vragen. Op dit moment ligt er nog geen concreet plan. Het Noorderpark is benoemd als locatie waar we dat op termijn willen gaan onderzoeken.
20. Voor een gezonde leefomgeving is er aanbod van verschillende sport- en beweegmogelijkheden nodig. Urban sports horen daarbij. In de RSU gaat het om op hoofdlijnen aangeven dat er naast woningbouw ook voldoende ruimte moet zijn voor alle andere onderdelen van de barcode, waaronder ook ruimten voor sporten in de openbare ruimte. Hoe die ruimte vervolgens wordt ingericht is uitwerking die buiten de scope van de RSU valt, maar zeker ook met bewoners wordt gedaan.
21. In de RSU is het vinden van voldoende ruimte voor sportvelden een stedelijke opgave. Sportparken hebben enerzijds een stedelijke functie, maar vaak ook een wijkfunctie. Wij denken dat we met honk- en softbal ook een bijdrage leveren aan de diversiteit aan sporten in de wijk Overvecht. Daarnaast hebben sportparken vaak ook een stedelijke functie die in een wijk een plek moeten krijgen.

21. Voor de voorzieningen wordt in de eerste plaats honk- en softbalvelden genoemd. Wij pleiten ervoor om in samenspraak met jongeren te kijken naar wat zij willen. Zijn dat de honk- en softbalvelden?

84

E. Mobiliteit

22. De gemeente gaat uit van twee hoofdstructuren (Pag. 7): de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Dit pleit voor het volgende:
a Voor de inpassing van HOV tussen NS Overvecht en NS Zuilen en Leidse Rijn (het wiel) is het noodzakelijk nu al het traject in te tekenen. Wij pleiten ervoor dat het traject ook via de Franciscusdreef gaat vanwege de verschillende publiekstrekkers nu en in de toekomst. Denk daarbij aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein.
b Tussen NS Overvecht en het Shoppingcenter lijkt de ruimte al drie keer ingevuld te worden: verdichting (verstedelijking), OV en groen. Hier moeten nu al keuzes gemaakt worden.
c Voor de inpassing van een HOV (spaak) naar het Centrum dient nu al rekening gehouden te worden met een mogelijke tramverbinding in de toekomst. De route moet nu al ingetekend worden.
d Voor de mobiliteitstransitie van auto naar fiets is het noodzakelijk om met prioriteit de fietsstructuur uit te werken, zodat wordt voorkomen dat bij verdichting of aanpassing van de openbare ruimte de fietsstructuur onherstelbaar wordt aangetast of alleen met extra kosten kan worden hersteld. Hierin tevens de “spreiding van het fietsverkeer” meenemen (= opgave voor Overvecht, pag. 140).
23. In de Opgave voor Overvecht staat op pag 140: “Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.” Onduidelijk is wat de opgave is voor de verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Er ontbreekt daar wel een goede fietsverbinding langs de Demkabrug met Lage Weide. Ook de

22 De route van de HOV wordt in deze RSU nog niet vastgelegd. Dat wordt onderwerp van andere vervolgstudies. Wel vinden we het van belang dat de realisatie van een HOV als belangrijke voorziening voor de stad al wel staat vermeld.
Het klopt dat in delen van de wijk meerdere functies vermeld worden. Dat hoort bij de ruimtelijke opgaven die volgen uit de verdichtende stad. Zoals op meer plekken is de opgave om te werken aan integrale ontwikkeling, waarbij alle aspecten een plek krijgen.
De noodzaak voor een goede fietsstructuur en het spreiden van het fietsverkeer onderschrijven wij. Deze is en blijft onderwerp van onze opgaven in de stad.
23. Hiermee wordt bedoeld het verbeteren van de fietsstructuur richting Amsterdam-Rijnkanaal. Wij beogen die verbinding te verbeteren. Zie ook de informatie die daarover naar de raad is gestuurd.
24 Overvecht: Er is nog verder onderzoek nodig om te bepalen of en hoe Overvecht door Intercity`s bediend kan worden. Een mogelijke Intercity-bediening van Overvecht kent nog vele varianten. Zo rijden er nu Intercitytreinen tussen Amersfoort en Utrecht. Het lijkt 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 en halteren op Overvecht zou daar een verbetering van de reistijd voor reizigers in Overvecht en richting het Utrecht Science Park op kunnen leveren.

fietsverbinding vanuit Overvecht naar Maarssen over het Amsterdam-Rijnkanaal is ondermaats en kan worden verbeterd.
24. Verbeter het openbaar vervoer door op beide stations NS Overvecht en Zuilen stops te laten maken door intercity treinen.
25. Wij voorzien na de aanpassing van de NRU betere verbindingen tussen wijk en Noorderpark en met verkeerstechnologie etc zoals mobiliteit in 2040 dat nodig heeft. Wij blijven bij een opwaardering pleiten voor een verdiepte aanleg over het gehele traject, bij voorkeur in een tunnel. Elke aanpassing van de NRU mag niet verhinderen dat het bij een toekomstige ontwikkeling een verdiepte weg of tunnel wordt. Alleen dan kan de opwaardering hand in hand gaan met gezond stedelijk leven langs de NRU.
26. Op pagina 142, punt 7 staat: “Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden.” Hiermee lijkt het dat de opgave voor Overvecht nodig is voor Noordoost. Wij pleiten ervoor dat het doel ook geldt voor de omwonenden van de NRU in Overvecht.
27. Wat er ook met de NRU gaat gebeuren, de barrièrewerking moet worden verminderd en de verbindingen voor langzaam verkeer langs en over de NRU moeten worden verbeterd.
28. De aanpassing van de Einsteindreef naar een Einsteinkwartier (zoals eerder beschreven) biedt de mogelijkheid om de barrièrewerking van de Einsteindreef te verminderen en tegelijkertijd verdichting en opwaardering van het centrumgebied Overvecht te realiseren.
29. Voorkomen moet worden dat de Brailledreef een barrière gaat worden. Zie ook punt 8.
30. Als het natuurgebied Oud Zuilen wordt ingericht als toegankelijk landschapspark met groen/recreatief programma, verbeter dan de

Zuilen: 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. We hebben geen link gelegd met ruimtelijk programma bij deze stations.
25 en 26 Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. Dat blijkt uit onderzoek naar de kosten van het ontwerp. Zowel een variant met 2 onderdoorgangen als een variant met 1 0nderdoorgang is financieel niet haalbaar. Tenzij een aanzienlijk extra bedrag beschikbaar komt. We gaan samen met de provincie in gesprek met het Rijk over de ontstane situatie en mogelijke oplossingen. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.
Bij de uitwerking van de NRU houden wij rekening met de impact die dit heeft op alle wijken, dus ook Overvecht.
27 Dat onderschrijven wij. Wij proberen deze doelstelling zo goed als mogelijk mee te nemen in het project van de NRU. Het Wijkplatform en bewonersplatform zijn in die processen betrokken.
28 zie het antwoord bij eerder punt Einsteinkwartier.

oversteekbaarheid van de Franciscusdreef, met name vanuit de 1e Polderweg naar de 2e Polderweg.

29 dat onderschrijven wij. Indien de Brailledreef wordt ingericht als stadsboulevard neemt de barrièrewerking af.
30 Dank voor de suggestie. Dat wordt tezijnertijd onderdeel van die uitwerking.

---

31. Utrecht heeft onvoldoende ruimte om voor 100% zelf in duurzame energie te voorzien en er is nauwelijks aandacht voor de ongelijktijdigheid van productie en afname van elektriciteit. Voor de seizoensverschillen in vraag en aanbod is echter wel degelijk een ruimtelijke visie nodig. De beperkte aangewezen ruimte voor warmte-koude-opslag en warmtebuffers lijkt weinig onderbouwd. Er wordt 14 ha. genoemd, maar waar is dat op gebaseerd? Ook voor zonnestroom zal energiebuffering nodig zijn.
32. Zet meer in op het benutten van mogelijkheden om bijvoorbeeld PV-panelen ruimteneutraal te installeren op bestaande en nieuwe daken van woningen, kantoren, bedrijfsgebouwen, scholen etc..
33. Er komen allerlei initiatieven die onderzoeken of bewoners lokaal voor hun buurt een eigen warmtevoorziening kunnen creëren. Met het ruimtebeslag dat daarbij hoort. Bij een visie op duurzame energie mag dit niet onbenoemd blijven in de RSU. In de illustratie op pagina 23 van de RSU wordt de suggestie gewekt dat ook de opwek van energie binnen 10 minuten van de woning komt. Dit betekent dat er ook ruimte moet zijn voor lokale kleinschalige opwek en opslag van energie.
34. Het Noorderpark is aangewezen als potentieel gebied voor windmolens (Illustratie pag. 115), maar in het overzicht op pagina 158 ontbreken deze molens. Om hoeveel molens gaat het? Het zomaar aanwijzen van een zoekgebied voor windmolens kan tot veel maatschappelijke onrust leiden. Om onnodige onrust te voorkomen kan men maar beter concreet zijn over wat de ambities zijn en geen ambities te presenteren die op voorhand strijdig zijn met andere uitgangspunten

31. De 14 hectare is als volgt onderbouwd:
- Drie maal 2,5 ha voor drie 150 kV hoogspanningsstations.
- Zes maal 0,2 ha voor zes nieuw te bouwen 50 kV tussenspanningsstations
- 1000 maal 35 m2 voornieuwe 10 en 21 kV transformatorstations
- Vier maal 400 m2 voor vier bovengrondse warmtebuffers
- 1,8 hectare voor overige voorzieningen, zoals warmtepompen, voorzieningen voor energieopslag en onvoorziene energie-infrastructuur

Dit zijn ruwe inschattingen, omdat de exacte vormgeving van het energiesysteem van de toekomst nu nog niet bekend is. Dat geldt met name voor de seizoensopslag van energie. Nu is nog onvoldoende bekend in welke mate dat nodig is om daarvoor concrete reserveringen op te nemen boven of onder de grond. We weten wel dat ondergrondse seizoensopslag van warmte mogelijk is in delen van de ondergrond waar het niet druk is met andere functies.
32. Vorige jaar hebben we een actieplan voor zon op dak opgesteld dat nu uitgevoerd wordt. Onze aanpak voor zon op dak is zeer succesvol en het aantal daken met zonnepanelen stijgt snel. Maar we zijn er nog niet. Ook wanneer we alle daken benutten voldoen we niet aan onze eigen energiebehoefte.
33. De RSU gaat over de hoofdlijnen voor het ruimtelijke beleid. De RSU wordt nog uitgewerkt in een Energievisie, waarin ook aandacht zal zijn voor bewonersinitiatieven. Het ruimtebeslag van deze initiatieven is bevat in de 14 ha (zie bovenstaand antwoord op vraag 31).
34 Wij hebben het Noorderpark aangewezen als zoekgebied omdat er in dit gebied mogelijkheden lijken voor windenergie. Hoeveel molens

en randvoorwaarden. De plannen voor windmolens moeten aansluiten bij de Regionale Energiestansitie van U16, waarin geen ruimte lijkt te zijn voor windmolens in het Noorderpark op grond van de gemeente Utrecht. De raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU van 22 januari 2021 brengt alleen maar meer onduidelijkheid. Daarin staat: “In het Noorderpark ligt een stukje cultuurhistorisch landschap. Het is onze ambitie om respectvol om te gaan met deze waardevolle gebieden. Daarbij trekken we samen op met de provincie. In de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht is namelijk opgenomen dat zonnevelden en windmolens in deze gebieden alleen toegestaan zijn als de door de provincie beschreven waarden van erfgoed en natuur voldoende beschermd worden. Dit is een voorwaarde die realisatie van energieproductie in deze gebieden extra moeilijk maakt. Het is niet op voorhand zeker dat het lukt om voldoende maatregelen te bedenken waarmee deze waarden voldoende beschermd worden.
Het is formeel niet uitgesloten dat windmolens mogelijk zijn in gebieden met een dubbele beschermde status, bijvoorbeeld natuur en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In deze gebieden moet echter met zoveel maatschappelijke waarden rekening gehouden worden, dat het voor initiatiefnemers weinig kansrijk is om een levensvatbaar initiatief te ontwikkelen. Wij kiezen er daarom voor om windmolens uit te sluiten in gebieden die op meer dan één thema bescherming genieten via het provinciale beleid.” En verderop staat: “Selectie van zoekgebieden windmolens Op basis van de afwegingen met betrekking tot afstand tot woningen en ecologische en cultuurhistorische belemmeringen zijn de volgende locaties niet uitgesloten als locatie voor windmolens (zie figuur 1): ...Noorderpark ..
Deze locaties zijn, met een abstractere begrenzing, opgenomen als zoekgebied voor duurzame energie in de concept RSU.”

weten we nu nog niet en zal worden onderzocht. Daarbij wordt ook rekening gehouden met cultuurhistorische waarden.

Wij concluderen dat dit zoekgebied onverenigbaar is met andere ambities en voorwaarden. In de tabel op pagina 158 van de RSU lijkt het dat er geen ruimtelijke opgave is voor energie in Overvecht. Hier moet meer duidelijkheid over komen.

84

G. Natuur(lijk) kapitaal

35. De gemeente kiest voor twee hoofdstructuren, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Daarnaast wordt ook in de RSU expliciet vermeld dat groen, landschap en water in en rond de stad een voorwaarde is voor een gezonde stedelijke ontwikkeling. Dit zou dan betekenen dat groen in Overvecht, zowel recreatief als non-recreatief behouden dient te worden. Dit staat op gespannen voet met de ambities voor verstedelijking. Als in de RSU wordt gesproken over 'Groen', vallen hieronder dan ook groenstroken langs de kant van de weg, de oevers en andere kleinere groene elementen rondom bebouwing?

36. Er is verduidelijking nodig hoe de toename van multifunctioneel gebruik toch gecombineerd kan worden met bevorderen van de biodiversiteit en hoe dergelijk conflicterende belangen afgewogen en verenigd moeten worden.

37. In het programma op pagina 141 staat: “Kwalitatieve verbetering groen Overvecht (0 hectare)”. Waar is dit op gebaseerd? Wat is de norm waardoor er geen verbetering meer mogelijk of nodig is?

38. In de opgaven voor Overvecht wordt gesproken over “versterken Parkranden” en “Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen” (Pag. 140). Hoe kan de spreiding samengaan met verdichting van bebouwing en wat is er niet sterk aan de parkranden? Wij pleiten ervoor de omvang van de parken in stand te houden en niet te bebouwen.

35. Onder groen vallen ook de kleinere groen elementen, alleen dat wil niet zeggen dat we deze allemaal een-op-een behouden op dezelfde plaats. Dat zou alle gebieden en de inrichting ervan 'op slot zetten'. Wel is het belangrijk dat in het kader van klimaatadaptatie 40% groen in iedere buurt nodig is om ook in de toekomst een leefbare stad te blijven. Concreet breiden we de hoeveelheid groen binnen en rondom de stad uit, deels op bestaande plaatsen en deels op nieuwe plaatsen.

36. Dat is context afhankelijk en hangt er vanaf wat met wat wordt gecombineerd. De groene daken op de bushokjes en nestkasten voor vogels en vleermuizen integreren in gebouwen zijn wat ons betreft goede voorbeelden. En bij alle nieuwbouwprojecten hanteert de gemeenten Utrecht diervriendelijk bouwen als uitgangspunt.

37. u wijst ons hier terecht op een fout. Zowel de tekst als de hectares nemen we niet over voor de definitieve versie.

38. De ruimtelijke spreiding geldt vooral voor het buurtgroen en de aansluitingen met de parken. Veel parkranden van Overvecht zijn op dit moment niet direct verbonden met de bebouwing die er om heen staat. Dat wil zeggen geen directe toegangen, kelders en muren zonder ramen en veel lange gesloten bouwblokken met weinig verbindingen. Het duidelijk vormgeven van de randen van parken en het toevoegen van functies (bv voor ontmoeten of sporten) in de parken kan de gebruikswaarde van parken vergroten .

	39. Verdichting en verstedelijking staan op gespannen voet met klimaatadaptatie. Plas-dras gebieden en groen verdwijnen bij verdichting. Hier dient meer aandacht voor de te zijn en Overvecht wil haar potentie voor klimaatadaptatie met groen en water in de wijk behouden en versterken. Hoe denkt de gemeente dat op te lossen bij verstedelijking? 40. Voor het Noorderpark wordt gedacht aan een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie. Daar moet aan worden toegevoegd dat er ook (stilte)gebieden zijn voor fauna en waar ook de mens profiteert van rust en ruimte. Toename van functies recreatie en sport staan op gespannen voet met het beschermen van de natuur en behoud van stilte, rust en ruimte. Hoe worden dergelijke belangen afgewogen en verenigd? 41. Ook binnen de wijk moeten de ecologische zones beschermd worden. De groene gebieden niet alleen inrichten voor de recreatie en ontspanning van de bewoners, maar ook voor flora en fauna. Besteed daarbij ook aandacht aan lichtvervuiling. 42. Uitbreiding van de groene scheg langs de Vecht is naar ons oordeel niet te combineren met een prostitutiezone in datzelfde gebied. Terugkeer van de prostitutiezone betekent een aanslag op de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit in een groot deel van de Vechtzone.	39. Verdichting hoeft niet per definitie hand in hand te gaan met het verdwijnen van groen maar kan bijvoorbeeld ook door het vervangen/transformeren van bebouwing en door vergroening op plekken waar veel verharding is (parkeerplaatsen, brede straten). Vanzelfsprekend zetten we in op wijken die klimaatbestendig zijn of worden. 40. Bij de uitwerking van de groengebieden kijken wij samen met onze partners en andere overheden naar een goede mix tussen recreatief gebruik en natuurontwikkeling (rust en reuring). Het is afhankelijk van de locatie en de belangen hoe wij hier invulling aangeven en welk belang zwaarder weegt. De mix van functies wordt samen met de afwegingen, met inspraakmogelijkheden, voorgelegd aan het gemeentebestuur. 41. Ecologische zones zijn beschermd in ons groenstructuurplan. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente of deze in de groenstructuur ligt. Als een plan zorgt dat er groen in de groenstructuur verdwijnt, is een voorstel voor compensatie nodig. Alleen de gemeenteraad kan beslissen over aanpassingen van de hoofdgroenstructuur. 42. Dat is een mening en deze specifieke situatie is te gedetailleerd om daar in een koersdocument als de RSU 2040 op in te gaan.
84	H. Overig / uitvoerend en overkoepelend 43. Er zijn twijfels over de haalbaarheid van de ambities. De beschikbare ruimte is schaars en de financiële middelen zijn nog niet beschikbaar. Voor de verbonden stad is ruimte voor de OV-tracés nodig en door meer stedelijke kernen zal niet meer ruimte ontstaan. Het is niet duidelijk hoe dan aan de barcode voldaan kan worden. Voor de inpassing dient steeds vanuit de verschillende perspectieven de ruimte benut te worden. Hier zit een grote spanning in de haalbaar-	Hoofdstuk 8 van de RSU omvat een investeringsstrategie. Daarmee laten we zien welke wegen open staan om tot financiering van de ambities te komen. Onder meer bij de uitvoeringsstrategie (hoofdstuk 7) laten we zien dat er de komende jaren nog diverse nadere keuzen open staan. De gedachte "eerst zien, dan geloven" is begrijpelijk, maar het omgekeerde geldt ook: je moet er wel in geloven om het haalbaar te kunnen maken. 44. In paragraaf 7.4 van hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat beschreven dat de gemeente jaarlijks per relevante grootschalige ontwikkeling

heid van de visie. De RSU is daardoor vooral een papieren werkelijkheid op basis van ambities. Daar is niets op tegen indien er ook aandacht is voor de beperkingen in middelen en bij keuzes in de realiteit. Dat is in het document niet voldoende belicht.
44. In zijn algemeenheid ontbreekt de cijfermatige onderbouwing. Hierdoor is het onnavolgbaar of Utrecht straks op de route ligt en wat in de uitvoering aangepast moet worden om het streefbeeld te halen.
45. In paragraaf 7.2 wordt de afhankelijk van toereikende investeringsmiddelen benoemd. Daarnaast wordt ook een wederkerige afhankelijkheid aangegeven van de ontwikkeling van het wiel met spaken en de gebiedsontwikkelingen. Dit brengt ons op de gedachte - plat gezegd - ''Eerst zien, dan geloven''.
46. In fase 2 komt Overvecht voor het eerst aan bod. De grotere ontwikkelingen in deze fase vinden plaats in onder andere delen van Overvecht-Noord. Zo kenmerkt de groenopgave zich vooral door voorbereidingen van Het Groene Lint. Daarnaast wordt in deze fase ook genoemd dat ongeveer 6000 banen worden toegevoegd, echter bij de opsomming ontbreekt Overvecht, waar het percentage uitkeringsgerechtigden het hoogst is. Zie ook onze reactie in het onderdeel Werken en voorzieningen.
47. In fase 3 wordt de spaak richting Overvecht ontwikkeld. Zoals eerder aangegeven dient de mobiliteitsstructuur eerder uitgewerkt te worden om te voorkomen dat de inpassing niet meer mogelijk is vanwege andere invulling van de ruimte. Zie ook onze reactie in het onderdeel Mobiliteit.
48. Plaats de uitvoering van RSU onder de regie van een programmabureau met een stuurgroep en programmamanager die de verbinding legt tussen diverse uitvoeringssporen, kansen benut en de samenhang en afhankelijkheden bewaakt.

toetst of de ontwikkelingen op stedelijk niveau voldoen aan de integrale barcode.
45. Na vaststelling van de RSU zal de uitvoeringsstrategie verder moeten worden uitgewerkt en zal tevens moeten worden bepaald hoe de implementatie kan worden georganiseerd. We denken dat het Wiel met Spaken een voldoende robuust frame is om te kunnen schakelen tussen de verschillende (ook regionale) verstedelijkingsopties. Meerjarige projecten kennen meerjarige financiering, die voor aanvang van het project geregeld moet zijn. Voor het beschouwen van integrale plannen wordt integraal gekeken naar de beschikbare middelen, zoals beschreven in paragraaf 8.4 van hoofdstuk Investeringsstrategie.
46. dit is aangepast in de RSU

Op basis van de bestaande en potentiele plancapaciteit verwachten wij niet dat deze situatie zich zal voordoen. Daarnaast is ook het benutten van uitbreidingsgebieden complex, vraagt tijd en grote investeringen op het gebied bijvoorbeeld mobiliteit

49. Overweeg een gegarandeerde meerjaren financiering voor de projecten die de ruggengraat vormen en/of no regret zijn, los van de politieke besluitvorming van jaar tot jaar. Het is aan te bevelen financiering beschikbaar te stellen die meer continuïteit in de uitvoering biedt.
50. Welke bijsturingsmogelijkheden zijn er als woningbouw niet mogelijk op de gewenste schaal binnen Utrecht en gekeken moet worden naar uitbreidingsgebieden rondom Utrecht?

84

Tot slot
Het goede van de RSU is dat een visie is neergelegd die integraliteit als insteek heeft en dat ook inzichtelijk maakt. Echter de er aan ten grondslag liggende normen voor de barcode zijn helaas niet inzichtelijk en niet nader onderbouwd.
Het in de praktijk daadwerkelijk realiseren van deze integrale benadering vraagt in de voorbereiding en uitvoering om een nauwe samenwerking binnen het gemeentelijk apparaat in alle geledingen. Echter vanuit andere praktijkervaringen in de wijk moet er in alle eerlijkheid op worden gewezen dat (ook) bij de uitvoering van deze visie, gevaar van interne verkokering of onvoldoende afstemming op de loer ligt. Met als gevolg minder effectief besteden van gemeenschapsgeld en risico van verspilling. Wij vragen daarom extra aandacht voor een integrale sturing door een programmabureau met voldoende bevoegdheden en middelen.
Samenvattend vinden wij dat de ambitie voor Overvecht ondermaats is en wij presenteren in het Einsteinkwartier een alternatief. Daarin komen niet alleen ambities samen die in de RSU staan, maar vullen wij die aan met elementen die nu ontbreken en straks volgens de Utrechtse Barcode essentieel zijn voor gezond stedelijk leven in Overvecht.

Wij hopen uw vragen beantwoord te hebben. Zoals eerder aangegeven nemen wij uw gedachtes over een Einsteinkwartier mee bij verdere uitwerkingen. Daarbij geldt dat dit nog niet leidt tot de gewenste verbeteringen in alle buurten van Overvecht; er zal óók op andere plekken in de wijk gewerkt moeten worden aan wijkverbeteringen.

Wij zijn uiteraard bereid om mee te denken in de ruimtelijke invulling van het Einsteinkwartier en om andere punten uit deze zienswijze toe te lichten.

85

herziene reactie
Pag. 9 Principe:
- geen dak, geen blinde gevel blijft onbenut
- gevarieerd groen tenzij
- natuur inclusief bouwen tenzij
- Utrecht waterrijk
- Utrecht ruimte voor natuur
- Utrecht bomenrijk

Pag. 11: integrale ontwerp oplossingen voor het samen gaan van gevarieerd groen
Pag. 30: In schema: ecologisch groen (blauwe) routes
Pag. 34: In het nieuw silhouet van de stad: groen stedelijk (insectenrijk) met icoon vlinder! desnoods op de daken En waar is het silhouet van het water???
Pag. 38: Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal constructief geschikt voor groen en zonnepanelen
Pag. 43: punt 5. Aansturen op natuur inclusieve kunst/ bouwwerken, gevarieerd groen in de verstedelijking integreren.
Pag. 65: Bij de groei inzetten op meer groen en meer gevarieerd groen.
Pag. 68: Groene balk 25 ha stedelijk groen staat niet in verhouding met andere opgaven.
Pag. 83: Toekomstige openbare ruimte met diversiteit van bomen in één straat.
Pag. 91: Groene gevels + daken + hekken/ hagen aangeven in maquette.

Pag 9: goede aanvullingen. Enkele daarvan hebben we overgenomen, maar sommige zijn wel erg gedetailleerd en komen terug elders in hoofdstuk 5.
Pag 11: nemen we niet over dit is te specifiek.
Pag 30 nemen we niet over is bijv. ook recreatief.
Pag. 34: We hebben er bewust voor gekozen om alleen de gebouwen en het OV-netwerk te laten zien omdat het anders onleesbaar wordt. Het groene netwerk in silhoutte staat op pagina 30. Samen vormen deze het totale plaatje.
Pag. 38: te detaillistisch voor de RSU 2040
Pag. 43: dit zijn uitgangspunten die zijn vastgesteld door de gemeenteraad en kunnen we dus niet meer wijzigen.
Pag 65: nemen we over.
Pag 68: dat is een mening, er is ook nog wijkgroen en groen om de stad.
Pag 83: Dit is een schematische weergave en een versimpeld beeld. Wel kunnen we het woord divers toevoegen aan de beschrijving toevoegen: meer ruimte voor divers groen.
Pag. 91 en 95 Dit is een schematische weergave en een versimpeld beeld. Als we dit doen dan moeten we dit voor alles doen en dat gaat ten koste van de kracht van het beeld.
Pag 110: dit voert te ver voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht als koersdocument van de stad.
Pag. 123: er staat hier nergens asfalt gebruik.
Pag 126: voegen we toe als meer diversiteit in het groen voor verschillende soorten flora en fauna.

	Pag. 95: Reliëf in gevels en daken. Verharding minimaliseren Verschillende hoogten van groen, verschillende lagen. Pag. 110: Fietsvergunningen uitgeven. Auto parkeren duurder maken. Pag. 123: Asfalt gebruik reduceren, levert geen waterberging op. Pag. 126: Variatie in leefgemeenschappen in groene parken. Meerdere lagen en diversiteit in de lagen. Openbare ruimte: gezond bodemecosysteem, bomen, heesters, kruiden, geleidelijke overgang natuurvriendelijke oever, gezond waterecosysteem met zuurstofplanten, habitat macrofauna. Voedselbossen, stadslandbouw, initiatieven van particulieren en bedrijven stimuleren.	
85	Ontbrekende facetten in RSU 2040: - Inzetten op relatiebeheer met bewoners, zoals op o.a. participatie groen, water, wonen, zodat de verantwoordelijkheid van de openbare ruimte toeneemt. Waarbij de beeldkwaliteit, kwaliteit van het groen en veiligheid in het groen dus omhoog gaat. - Toegankelijkheid van de stad voor rolstoelgebruikers, fietsers, ouders met kinderwagens verbeteren; weghalen van alle overbodige stoepranden, behalve bij tram en bushaltes. - Waterberging verbeteren door de bedekking met asfalt sterk te minimaliseren, gebruik geschikte stenen voor fietspaden, circulair bouwen met hergebruik van materialen. - Gebruik bruggen minimaliseren. Bruggen belemmeren het zicht op het landschap en verminderen de waterbeleving, biodiversiteit vermindert door schaduwwerking. Bovendien minder bruggen meer fiets- en wandelbeweging. - Ambieer, stimuleer en faciliteer natuurinclusieve bedrijventerreinen, natuurinclusieve verblijfplekken op bedrijfsterreinen en natuurinclusieve ommetjes op bedrijventerreinen.	De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. Enkele van de genoemde facetten als minder verharding, natuur inclusief, toegankelijkheid (hoofdstuk 5 en 6) komen wel terug in als hoofdlijnen in het stuk, maar niet in detail.

- Een omvangrijk landschappelijk groen park in het stationsgebied naast een evenredig en recent sterk verstedelijkt stationsgebied.
- Grassap gebruiken i.p.v. strooizout (zie: grass2grit.nl)
- IJzerpoeder als energiebron zonder CO2 uitstoot

86

Mijn naam is […] en ik heb een bedrijf op Lage Weide. Dat bedrijf is LocoBrands BV aan Zonnebaan 34 Wij zijn gespecialiseerd ontwikkelen, produceren en verkopen van met de hand gemaakt creatieve papieren producten.
Ik heb kennisgenomen van de concept-RSU en wil gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Ik maak mij namelijk zorgen over de gevolgen voor mijn bedrijf. De RSU kent veel verschillende ambities: meer woningen, meer werkgelegenheid, meer opwekking van duurzame energie en de aanleg van een nieuw centrum op Lage Weide. Ik maak mij zorgen dat er teveel prioriteit bij woningbouw wordt gelegd en het bedrijfsleven en de bereikbaarheid in de knel komen.
Uiteraard willen mijn medewerkers ook betaalbaar wonen in Utrecht maar ik heb ze nog nooit gehoord dat ze boven op elkaar willen wonen eerder het tegen overgetelde, iedereen wild een graag een hui met een tuin waar zijn minimaal 1 auto voor de deur kan parkeren (ze willen tenslotte ook wel eens in het wiekend naar Opa en oma die in een dorp wonen waar bijna geen openbaar vervoer naartoe gaat), ik begrijp dan ook echt niet waarom jullie niet kiezen voor bouwen buiten de centrum ring zo als rijnenburg.
Maar misschien is mijn personeel geen afspiegeling van de Utrechtse gemeente raad maar ik vraag me hardop wie dat wel is
Maar goed het nog slechter bereikbaar maken van Lage Weide lijkt mijn geen goed plan, de huidige tunnel dosering is nu al een ramp die me aan de oude afslag op de A2 doet denken van oog in al.

In de RSU ligt voor Lage Weide de focus op behoud van de bedrijvenfunctie en expliciet ook het behouden van ruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorie. We zien op Lage Weide kansen voor intensivering van de werkgelegenheid zoals in het 4e kwadrant Leidsche Rijn /lage Weide nabij Station Leidsche Rijn. Belangrijke voorwaarde voor deze intensivering is dat dit gepaard moet gaan met slimme mobiliteitsoplossingen. Niet alleen voor het 4e kwadrant maar ook voor de rest van Lage Weide is het belangrijk dat ov en fietsbereikbaarheid wordt verbeterd.

87

Namens het consortium grondeigenaren Rijnenburg ontvangt u hierbij onze reactie op de concept Ruimtelijke Strategie 2040 van de gemeente Utrecht (hierna: RSU2040).

De kern van onze reactie is:

- Om aan de hoge woningvraag in Utrecht te voldoen, zijn 60.000 nieuwe woningen nodig aan harde plannen. Het is zeer positief dat Utrecht deze ambitie heeft geformuleerd in de RSU2040. Wij pleiten echter voor extra programmering. Dat kan door de ontwikkeling van Rijnenburg tot woongebied.
- Wij betreuren de keuze voor een overwegend eenzijdig nieuwbouwaanbod in hoogbouw in centrumstedelijke woonmilieus. Om de groei van de stad en het aantal inwoners in goede banen te leiden, is méér nodig dan binnenstedelijke verdichting.
- In de gemeente Utrecht is ook vraag naar - en ruimte voor - een meer ontspannen, betaalbaar en groen woonmilieu. Dat woonmilieu kan worden ontwikkeld in de polder Rijnenburg. Door de aan te leggen Papendorplijn door te trekken kan Rijnenburg relatief eenvoudig worden ontsloten met het openbaar vervoer.

In het vervolg van deze brief onderbouwen wij onze reactie.

1 Er is extra programmering nodig.
Utrecht groeit. Om aan de hoge woningvraag te voldoen, zijn 60.000 nieuwe woningen in harde plannen nodig. Terecht heeft Utrecht deze ambitieuze doelstelling geformuleerd in de RSU2040. De ervaring leert echter dat een overmaat in de programmering wenselijk zo niet noodzakelijk is - met minimaal 30% - om deze ambitie echt waar te maken. De ervaring leert namelijk dat plannen vaak vertragen of zelfs uitvallen. Wij pleiten daarom voor extra programmering. Dat is mogelijk door de polder Rijnenburg te ontwikkelen tot woongebied.

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
. Dat moet en zal snel worden opgepakt. We nemen hierbij graag uw opmerkingen en inzichten in mee en blijven graag met u als eigenaren in gesprek hoe we hier goed vorm aan kunnen geven.

2 Er is in Utrecht grote behoefte aan ontspannen woonmilieus
Volgens de RSU2040 is in Utrecht niet alleen grote behoefte aan centrumstedelijke woonmilieus, maar ook aan meer ontspannen woonmilieus. Niet álle woningzoekenden willen immers wonen in een wijk of buurt met een hoge dichtheid (hoogbouw), zo blijkt uit recente rapporten van onderzoeksbureaus Stee en Companen.
Meer ontspannen milieus bieden bovendien ruimte voor (betaalbare) grondgebonden woningen, of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Bij de verdere groei van de stad moeten beide woonmilieus in balans blijven, erkent de RSU2040. Op de vraag waar dit ontspannen woonmilieu moet komen, geeft de RSU2040 geen duidelijk antwoord. Er is sprake van verdichten en vergroenen in bestaande wijken, en van hoogbouw rond ov-knooppunten. De RSU vermeldt niet waar en wanneer de toevoeging van meer laagbouwmilieus en/of andere ontspannen woonmilieus mogelijk is.

3 Verwachte prijsstijgingen maken de woningmarkt nog moeilijker toegankelijk
De vraag naar betaalbare woningen in Utrecht is enorm. Eind februari 2021 stonden in Utrecht in totaal nog geen 60 woningen te koop tot€ 325.000 (bron: Funda). De wachttijden voor een sociale huurwoning zijn inmiddels opgelopen tot meer dan 11 jaar. Betaalbaar wonen staat in Utrecht onder grote druk. Woningprijsstijgingen zijn overal in Utrecht en bij alle type woningen te zien. In onder meer Leidsche Rijn zijn de afgelopen jaren forse prijsstijgingen van grondgebonden woningen zichtbaar. Het aanbod betaalbare woningen en specifiek het aanbod betaalbare grondgebonden woningen blijft al jaren achter op de vraag.
Als Utrecht verder groeit met 100.000 inwoners, blijft de vraag naar betaalbare woningen onverminderd stijgen. Er moeten daarom op korte termijn zeer veel betaalbare woningen worden gebouwd: voor

een- en tweepersoonshuishoudens, maar ook voor (eenouder)gezinnen. Dus zowel betaalbare appartementen als betaalbare grondgebonden woningen.

4 Het streven naar een inclusieve stad komt onder druk
Als de vraag naar betaalbare woningen en grondgebonden woningen in ontspannen woonmilieus onbeantwoord blijft, zullen deze woningzoekenden in Utrecht hun heil elders zoeken. Daarmee dreigt een belangrijke ambitie van de RSU2040 buiten bereik te komen:
Utrecht als inclusieve stad, met een plek voor iedereen, met minder segregatie. Bovendien zal de mobiliteit groeien als gevolg van de toename van het woon-werkverkeer.

5 Binnenstedelijke verdichting duurt langer, is complex en duur
De ervaring leert dat verdichting in bestaand stedelijk gebied gepaard gaat met lange inspraaktrajecten en veel weerstand van omwonenden. Deze verdichtingsopgaven zijn doorgaans kleiner, maar kosten vaak meer tijd.
Met vele kleine projecten, verspreid over de stad, komen we er dus niet. Bouwen in de polder Rijnenburg is een gewenste en noodzakelijke aanvulling. Eén grote woningbouwlocatie maakt het mogelijk om snel grote woningaantallen te realiseren. Zo'n locatie zorgt voor een stabiele stroom van betaalbare nieuwe woningen. En de overlast door bouwwerkzaamheden en bouwverkeer blijft beperkt.

6 Hoogbouw is duur en complexer
Hoogbouw is duurder dan laagbouw. De bouwkosten van een (concept)rijwoning van circa 100 m2 zijn vergelijkbaar met die van een hoogbouwappartement van circa 60 m2• Bovendien is de bouwtijd van hoogbouw vaak twee keer zo lang. Bouwen van grondgebonden

woningen en woningen in meer ontspannen woonmilieus in Rijnenburg lost het probleem op de woningmarkt dus sneller op. De 60.000 nieuwbouwwoningen die Utrecht tussen nu en 2040 wil bouwen, moeten bovendien allemaal energieneutraal zijn. Ook dat is bij hoogbouw een grotere technische en financiële uitdaging.

7 Verdichten en vergroenen staan op gespannen voet
De RSU2040 kiest voor groei door verdichten én vergroenen. Door de toevoeging van 60.000 woningen groeit het aantal woningen met bijna 40% in de bestaande stad. Door deze verdichting loopt de druk op de openbare ruimte en de (ov-)infrastructuur fors op. Ook de druk op pleinen, stadsparken en speeltuinen zal door de verwachte bevolkingsgroei verder toenemen, terwijl de behoefte aan grotere private en publieke buitenruimte juist toeneemt. De coronacrisis laat zien dat er een grotere behoefte is aan grotere woningen, met ruimte voor (thuis)werken en vergaderen. De ontwikkeling van Rijnenburg tot woongebied kan voorzien in deze twee behoeften.

8 Rijnenburg is goed bereikbaar
Anders dan vaak wordt beweerd, is de bereikbaarheid van Rijnenburg realiseerbaar. De Papendorplijn kan worden doorgetrokken over de bestaande busbaan Rijnvliet over de A2, en door de bestaande doorgang bij Strijkviertel onder de A 12. De kosten hiervan kunnen (deels) gefinancierd worden uit de exploitatie van Rijnenburg.

Tot slot
Wij waarderen de langetermijnvisie die uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 spreekt. Zo'n visie is dringend gewenst, want de stad staat voor een grote uitdaging. Utrecht is de snelst groeiende stad

van Nederland. Er komen maar liefst 100.000 inwoners bij. Die moeten worden gehuisvest in 60.000 nieuwe woningen. Daarnaast moeten ook 70.000 arbeidsplaatsen worden toegevoegd in de stad.
Wij omarmen het concept van een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en een groenblauw raamwerk als dragers van de ruimtelijke strategie.
Wij achten het concept van het 'Wiel met Spaken' noodzakelijk voor de stad en zijn verheugd dat Utrecht meerdere nieuwe hov-verbindingen en nieuwe stedelijke knooppunten met intercitystatus krijgt.

Onze oproep
Wij roepen gemeente Utrecht op om Rijnenburg toe te voegen aan de visie. Daardoor kan in de woningprogrammering aan de vereiste overmaat worden voorzien. Het wordt zo ook mogelijk om - naast de forse inzet op centrumstedelijke woonmilieus - het aanbod te verbreden met meer ontspannenwoonmilieus de komende twintig jaar.
Om te voldoen aan de grote vraag naar zowel goedkope als dure koop- en huurwoningen starten we - liever vandaag dan morgen - met de gebiedsontwikkeling van een nieuw, eigentijds, hoogwaardig en energieneutraal woonmilieu met een (tijdelijk) energielandschap.
Rijnenburg kan daardoor hét voorbeeld worden van een inclusieve stad voor iedereen. Als we daarmee nu voortvarend beginnen, kunnen daar al vanaf 2028 de eerste (betaalbare) woningen worden opgeleverd.

88

Middels deze mail wil ik reageren op de concept Ruimtelijke Strategie 2040. Tevens zal ik vanuit een gezamenlijk initiatief Buurtschap Waijen ons standpunt bevestigen. Voor nu toch een korte reactie op de plannen.
Ik maak dan ook bezwaar aangezien deze plannen een significante impact zullen hebben op mijn woning en directe leefomgeving.

We hebben de ter visielegging van de RSU op verschillende manieren onder de aandacht gebracht.

- Op de website www.utrecht.nl/RSU2040 stond alle informatie over de RSU2040 en hoe in te spreken.

Ruimtelijke Strategie Utrecht
Door midden van dit schrijven, dienen wij zienswijzen in tegen de Ruimtelijke Strategie Utrecht.
Ik ben woonachtig op de koppeldijk 11 in gemeente Houten. Ik ben overvallen door de plannen (link hierboven) welke ik per ongeluk tegen ben gekomen. Het zou netjes geweest zijn als de huidige bewoners hier direct over geinformeerd zouden zijn, ter voorkoming dat als gevolg van de wijze van publicatie deze niet gezien zou zijn en een reactie uit zou blijven. De plannen raken immers de directe leefomgeving en sterker nog in sommige gevallen een potentiele uitkoop.

Inhoudelijk reageer ik dan ook als volgt:

A. Er komen extra wegen
i. Extra Rijksweg
Deze extra Rijksweg is geprojecteerd op grond van particulieren en betekent kortweg het einde van het buurtschap Wayen.
ii. Extra ring (gemeentelijke) weg met name gesitueerd bij Koppeldijk 11 en 9.
Bewoners zijn tegen deze plannen omdat deze plannen betekenen dat:
• Woning moet wijken voor wegen;
• Woningen die niet moeten wijken nog extreem meer geluidsoverlast krijgen;
• De leefbaarheid van het gebied voorgoed verdwijnt.
Om alle moverende redenen zijn de bewoners deze ontwikkelingen; geluidsoverlast, fijn stof, stikstofproblematief. Kortom de gehele leefbaarheid verdwijnt voor de bewoners.

Buurtschap Wayen is een zoekgebied voor sportvelden

- We hebben de ter inzage legging van de RSU2040 bekend gemaakt op de website
- Via de wijknieuwsbrieven
- Met een advertorial in de krant
- Via social media

Mbt extra infrastructuur
- De extra rijksweg hebben we uit het kaartbeeld gehaald.
- We kunnen de extra ring (gemeenteweg) aan de hand van uw kaartje niet plaatsen. We vermoeden dat dit de gemeentegrens is.

Mbt zoekgebied sportvelden
- Dit zoekgebied voor sportvelden komt voor uit de vraag naar veldsport die de verstedelijking aan de zuidkant van Utrecht met zich meebrengt. Waar deze sportvelden precies komen en hoe ze eruit komen te zien weten we nog niet, vandaar het zoekgebied. De locatie staat ook aangegeven als concrete plek maar met pijlen eromheen om te laten zien dat dit gebied nog niet vast ligt. We pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.

Mbt de uitbreiding van het ov netwerk
- Het tracé van het Wiel met Spaken (systeemsprong ov) ligt nu ten noorden van de A12. De definitieve ligging is nog niet bepaald

Onduidelijk wordt het voor de omwonenden wat de zoekgebieden voor sportvelden betekent. Blijven de woningen bestaan? Komen daarbij sportvelden? Moeten er woningen verdwijnen? Wat betekent dit voor de overlast, zoals verkeer en geluid?
De omwonenden begrijpen niet dat de gemeente Utrecht op grond van particulieren zoekgebieden voor sportvelden projecteert, en daarbij de consequenties voor de omwonenden niet in kaart brengen.
Omwonenden zijn tegen de ontwikkeling van sportvelden in het buurtschap Wayen.

OV in en lang Buurtschap Wayen
Omwonenden zijn tegen het uitbreiden van OV netwerk (extra wegen, tram/busverbindingen en fly-overs) in een gebied dat al ontzettend veel overlast heeft van verkeer. Om het gebied van de Ring Utrecht extra te belasten met nog meer geluidsoverlast, vervuilende bussen is voor de omwonenden echt een no-go!
De plannen van de verbreding van Ring Utrecht zijn zo extreem voor de omwonenden dat nog meer verkeer en nog geluidsoverlast echt niet kan.
Wij vragen de gemeente Utrecht om het gebied rond de Ring Utrecht integraal te bekijken en derhalve met een integraal plan te komen en de omwonenden (de bewoners van het gebied) te betrekken.

Verbreding Ring Utrecht | Ruimtelijke Strategie Utrecht | OV plannen
Voor omwonenden is het niet te begrijpen dat deze plannen niet integraal worden onderzocht en beoordeeld, waarna er dan een integraal plan komt voor dit gebied.. Nu zijn omwonenden jaren bezig met verschillende besluiten (snelwegverbreding, plannen gemeente Utrecht) om er per saldo telkens op achteruit te gaan. De omwonenden roepen de minister voor de Ring Utrecht en het College van de gemeente

De gemeente Utrecht werkt samen met de Provincie, de regio U10 en het Rijk in Uned verband (zie www.programma-uned.nl) aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Grote infrastructurele ontwikkelingen worden altijd integraal bekeken. Hierbij worden omwonenden en belanghebbenden betrokken

	Utrecht op om nu pas op de plaats te maken de plannen voor dit gebied in de kast te zetten. Om gezamenlijk (met de omwonenden) een integraal plan op te stellen voor dit gebied: wonen(woningbouw), werken, OV, rekening rijden en de rijksweg en van daaruit keuzes samen met de omwonenden en belangenorganisaties te maken.	
89	Met interesse hebben wij kennisgenomen van Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Specifiek reageren we op het idee van een nieuwe brug over de Vecht (de Vechtbrug) in de omgeving van de Zwanenvechtlaan. 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. We zijn geschrokken van het plan om een extra brug over de Vecht 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. 1. 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.	Dank voor uw inspraakreactie. Zie antwoord op inspraakreactie 25

2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. 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. 7. 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	
90	Met veel interesse hebben we vanuit de BIZ vereniging voor de Woonboulevard Utrecht (WBU), waarin de ondernemers op de boulevard zijn verenigd, kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie voor Utrecht in 2040. We kunnen ons in het algemeen prima vinden in de hoge ambities die het document uitspreekt om in 2040 te streven naar een stad waarbij	Dank voor uw reactie. Hieronder gaan wij in op uw aandachtspunten.

voorzieningen, verdeeld over 5 centra, voor iedereen binnen 10 minuten te bereiken zijn. We zijn hierbij blij om te zien dat de A12 zone, waar de Woonboulevard onderdeel van uitmaakt, een van deze 5 centra is. We hopen dat dit -met deze ambitie in het achterhoofd- betekent dat de gemeente, net als de ondernemers van de WBU, de komende jaren blijft investeren in de kwaliteit van dit gebied. Dat bij punt 4 expliciet wordt genoemd dat de functie voor de Woonboulevard wordt behouden en dat er wordt geïnvesteerd in de attractiviteit door de aanpak van de openbare ruimte doet ons deugd. Wel geven wij bij de uitwerking van de RSU in de komende jaren, namens de ondernemers en vastgoedeigenaren van de Woonboulevard graag nog een paar aandachtspunten mee.

Achtergrond WBU

De Woonboulevard Utrecht is de grootste woonboulevard in het westen van Nederland. Met ruim 60 woonwinkels (ca 105.000 vierkante meter) is de keuze voor de bezoeker enorm. Ter vergelijking zijn Woonmall Alexandrium 60.000 vierkante meter en Villa Arena 75.000 vierkante meter. Naast deze brede keuze mogelijkheden zijn de uitstekende bereikbaarheid én het gratis parkeren belangrijke onderscheidende kenmerken en sterk bepalend voor het succes van de boulevard.

De woonboulevard is in economisch opzicht een relevant en bijzonder gebied binnen Utrecht

WBU heeft de afgelopen jaren –ondanks het uitblijven van investeringen in de openbare ruimte- opnieuw omzetgroei laten zien. Ondanks de impact van de Corona crisis zetten ondernemers op de Woonboulevard ook dit jaar, na de versoepelingen, alles op alles om veilig, verantwoord en gastvrij bezoek mogelijk te maken. Ondernemers investeren doorlopend in de uitstraling van hun panden. WBU is ook een belangrijke werkgever, alleen bij IKEA zijn ruim 480 medewerkers onder contract. WBU is een relevante bezoekstrekker voor Utrecht.

▪ 70% van de bezoekers komt van buiten de Gemeente Utrecht
▪ van Den Bosch tot Breukelen, van Wageningen tot Woerden
▪ In het directe verzorgingsgebied circa 515.000 huishoudens en ruim 1,1 miljoen inwoners

Een bijzonder gebied vraagt om voldoende aandacht

Om de positie van de Woonboulevard als een van de grootste en sterkste boulevards te behouden en te versterken investeren winkeliers en eigenaren doorlopend. Zo is er de afgelopen jaren door hen al veel geïnvesteerd in de inrichting en uitstraling van het vastgoed. Om deze investeringsbereidheid te houden vraagt dit ook om scherpe keuzes bij de positionering van dit gebied. Evenredige aandacht vanuit de Gemeente Utrecht is voor deze investeringen wat ons betreft een voorwaarde. We zijn dan ook blij dat de gemeente het gebied rondom de A12 zone heeft gekenmerkt als één van de vijf belangrijke centra binnen de strategie van een stad waarin voorzieningen binnen 10 minuten voor handen moeten zijn.

90

Onze aandachtspunten in het licht van de RSU 2040

▪ Bij punt 4 op pagina 151 van de RSU wordt expliciet genoemd dat er geïnvesteerd gaat worden in de attractiviteit van het gebied. De woonboulevard is nu al, en blijft straks ook een winkel- en verblijfsgebied; daarbij past géén doorgaand (sluip)verkeer richting andere gebieden op de momenten dat de Woonboulevard open is voor publiek;
▪ Bij punt 4 op pagina 151 van de RSU wordt ook gesproken over het toevoegen van functies zoals woningen, voorzieningen, groen en energie; dat is wat ons betreft nog erg breed, wij ontvangen graag een nadere toelichting op de toevoeging van deze functies en blijven over de invulling hiervan graag in gesprek;
▪ Voor wat betreft de attractiviteit van het gebied hoort hierbij wat ons betreft een aangepast en flexibel parkeerregime (betaald parkeren

- Algemeen: Ondernemers geven aan dat ze op het gebied van kwaliteit en onderhoud van de openbare ruimte graag een hoger ambitieniveau zien van de gemeente. Gemeente gaat vanwege de grootschalige toekomstige ontwikkeling van de A12 zone op dit moment geen grote investeringen doen, maar wellicht is gezamenlijke beperkte investering mogelijk. Waarbij we ook andere organisatieonderdelen betrekken ivm onderhoudsniveau, uniformiteit in uitstraling. Afgesproken is dat we in 2021 een schouw organiseren om wensen en mogelijkheden te inventariseren.
- Aansluitend op de RSU voorzien wij in de toekomst een gebied waar een mix in functies (winkelen, werken en wonen) ontstaat met een aantrekkelijk en groen openbaar gebied.

voor- en/of na openingstijden of een blauwe zone) met oog voor zowel de ambitie om autobezit van bewoners te ontmoedigen als het USP van de woonboulevard van het gratis parkeren voor bezoekers; een dergelijk regime zou het gratis parkeren van woon- werkverkeer van de kantoren en in de nabije toekomst ook de woningen op en om de woonboulevard heen tegen moeten gaan terwijl het wat de WBU betreft wel aantrekkelijk moet blijven voor bezoekers om in de nabijheid van de woonwinkels te kunnen parkeren tijdens openingstijden;

▪ Om de ambities op het gebied van attractiviteit waar te kunnen maken vraagt dit gebied om een hoger onderhoudsniveau; wat ons betreft gelijk aan dat van het centrum van Utrecht;

▪ Wil dit gebied nú en in de toekomst aantrekkelijk zijn en blijven voor bewoners én gebruikers dan vraagt dit om een groenere en aantrekkelijkere openbare ruimte; we zijn dan ook blij om te lezen dat bij punt 10 op pagina 151 expliciet is benoemd dat de gebouwde omgeving (en dan in het bijzonder de Woonboulevard) wordt ver-groend; we gaan graag nú al aan de slag met het vergroenen van de openbare ruimte, voor wat betreft de groene daken gaan we graag in gesprek over de (on)mogelijkheden (op dit moment voldoen weinig van de huidige constructies nog aan de voorwaarden die een groen dak vragen) en we ontvangen graag een nade-re toelichting op de voorgenomen ‘groene routes’.

▪ In 2021 willen de ondernemers van de WBU aan de slag met het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte in het gebied (aankleding, verblijfskwaliteit, groen, (eenduidig) straatmeubilair en wandelroutes); vanuit de WBU pakken we graag, daarmee alvast vooruitlopend op de ambitie van attractiviteit voor dit gebied (punt 4, pag 151 van de RSU), samen met de gemeente het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte op; wat ons betreft is het ook belangrijk om daarmee niet te wachten totdat de eerste herontwikkelingen in het gebied daadwer-kelijk van de grond komen;

- Het instellen van blauwe zones past niet in het verkeersbeleid. Eerder is een mogelijkheid tot invoeren betaald parkeren op de woonboulevard onderzocht. Daarvoor was toen niet genoeg draagvlak. In het tweede kwartaal verschijnt een nieuwe parkeervisie voor de gemeente waarin onder meer een aangepaste aanpak is opgenomen voor invoeren betaald parkeren. Op basis daarvan kunt u samen met de gemeente verkennen wat de mogelijkheden zijn voor invoeren betaald parkeren op de woonboulevard.
- Gemeente gaat vanwege de grootschalige ontwikkeling van de A12 zone op dit moment geen grote investeringen doen, maar wellicht is gezamenlijke beperkte investering mogelijk. Waarbij we ook andere organisatieonderdelen betrekken ivm onderhoudsniveau, uniformiteit in uitstraling. Afgesproken is dat we in 2021 een schouw organiseren om wensen en mogelijkheden te inventariseren.

We stellen voor om het punt verkeersmaatregelen te betrekken bij het punt van de openbare ruimte hierboven

- De Woonboulevard Utrecht vervult binnen de retailhoofdstructuur, net als The Wall en Franciscusdreef Overvecht, de functie van ‘perifeer retailcluster’ (= buiten de reguliere winkelgebieden). We continueren voor de perifere retailclusters de specifieke randvoorwaarden en eisen die worden gesteld ten aanzien van o.a. branchering en (minimale) omvang ten behoeve van een optimale invulling en optimaal functioneren van de Utrechtse retailstructuur. De retailhoofdstructuur in de RSU geeft aan waar de gemeente concentraties van retail toestaat. Nieuwe retailontwikkelingen dienen bij te dragen aan de gewenste hoofdstructuur, waarvan de Woonboulevard Utrecht ook onderdeel van is. Nieuwe initiatieven buiten de structuur worden geweigerd, tenzij sprake is van enkele specifiek geldende uitzonderingsgronden. Bijvoorbeeld bij ondergeschikte uitbreiding van bestaande detailhandel (<10%) en bij

▪ Wij gaan en blijven, gezien de ambitie die er is voor het gebied, graag in gesprek over gepaste verkeersmaatregelen die horen bij een winkel- en verblijfsgebied (aantrekkelijke entrees, bewegwijzering, geen doorgaand (sluip) verkeer tijdens openingstijden, waar mogelijk maatregelen die het gebruik van de WBU als P+R tegengaan)
▪ WBU blijft de enige plaats in Utrecht voor concentratie van woonwinkels;
▪ Ontwikkelingen elders mogen niet ten koste gaan van ontwikkelingsruimte WBU;
Tot zover de aandachtspunten die we vanuit de WBU graag mee willen geven als onderdeel van de inspraakprocedure op de Ruimtelijke Strategie voor Utrecht rich-ting 2040. Mochten er naar aanleiding van deze aandachtspunten nog vragen zijn dan lichten wij deze graag nader toe in een gesprek.
We wensen de gemeente tot slot veel succes toe bij de uitwerking van de Ruimtelijke Strategie in concrete plannen. Daar waar dit ons gebied betreft blijven we over de uitwerking hiervan graag in gesprek

aantoonbaar draagvlak voor een compact buurtcluster in nieuwe gebiedsontwikkelingen. Onder de voorwaarde dat deze ontwikkelingen de retailhoofdstructuur niet aantasten. Dit betreft over het algemeen vooral dagelijks detailhandelsaanbod dat sowieso niet concurreert met De Woonboulevard Utrecht.

91

Centrum Management Utrecht heeft de ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) met interesse gelezen en besproken tijdens een digitale bestuursvergadering. Door deze brief maken wij gebruik van de mogelijkheid van inspraak.
“De Verbonden stad”
CMU begrijpt de insteek van “het wiel met spaken”. Bij een juiste uitvoering kan dit in lijn zijn met de wens van CMU dat verkeer zonder bestemming centrum het best om het centrum heen geleid mag worden. Het is ook in lijn met elementen uit de Omgevingsvisie binnenstad die moeten leiden tot een beter verblijfsklimaat en minder doorkruisende verkeersbewegingen. Niettemin wijzen wij u op risico’s. De economische vitaliteit van het centrum is kwetsbaar en is recentelijk

Dank voor uw inspraakreactie.

We onderschrijven belang van een sterke binnenstad met een mix van economische (incl. detailhandel), cultuur en andere voorzieningen --> een levend centrum en huiskamer van de stad en haar bewoners. 2. we faciliteren deze mix van functies en werken hierbij samen met partners en belanghebbenden. 3. meerdere centra past bij de groei van de stad. Niet bedoeld als concurrentie, wel als spreiding van functies om niet alle druk op binnenstad te leggen. Retailfuncties blijven hierbij beperkt tot onder meer dagelijkse voorzieningen, lokaal gerichte functies en services.

nog veel kwetsbaarder geworden. Het belang van die economische vitaliteit is niet uitsluitend economisch. De oude binnenstad is ook een plek waar Utrechters trots op zijn, waar ze elkaar ontmoeten, geinspireerd worden door cultuur, zich ontspannen, werk vinden, genieten van bijzondere producten en horeca. Een verslechtering van die economische vitaliteit beïnvloedt rechtstreeks het welzijn en de welvaart van veel Utrechters. Het economische effect van de infrastructurele maatregelen die u voor ogen heeft blijft wat CMU betreft te ongewis. Dat “nieuwe technologische ontwikkelingen” (4.2.4 blz 62) kansen bieden is vooralsnog niet te onderbouwen en dus is het erg risicovol om daarop dan maar te vertrouwen. Later in deze inspraakreactie doen wij enkele voorstellen om de economische vitaliteit van het centrum te borgen.

“De compacte stad”

Dat er nieuwe “subcentra” gecreëerd worden vinden wij evenmin onlogisch. Het is aannemelijk dat de retailfunctie van de binnenstad geleidelijk andere vormen aanneemt. Een binnenstad met te weinig retailfunctie lijkt ons echter ook in de meest flashy toekomstvisie onwenselijk. Deze functie kan ondersteund worden door voldoende andere functies, zoals horeca, cultuur, sport, ontspanning, en beperkt kantoor/werk. Als al deze functies te overweldigend een plek vinden in de andere tienminutencentra, vormt dit opnieuw een bedreiging voor de economische vitaliteit. De consequenties van “de verbonden stad” en de “compacte stad” versterken elkaar. Wij zien in de RSU te weinig borging voor de economische vitaliteit van het centrum. In combinatie met de wens om plinten met vergelijkbare functies te vullen, bestaat het risico dat noch de plinten, noch de centra op tien minuten, noch de oude binnenstad voldoende potentieel hebben om economisch levensvatbaar te blijven. Een becijfering of inschatting van gewijzigd koop- en recreatiegedrag en in welke mate dit gecompenseerd wordt door inwonersgroei troffen wij niet aan.

Wij zijn het eens met de visie dat de historische binnenstad, stationsgebied en Jaarbeurs samen het nieuwe centrum vormen met elk een eigen karakter en eigen mix van functies.

Dat de druk op het centrum te groot is en/of te groot wordt kan CMU niet bevestigen. Onze cijfers wijzen op het tegendeel. Uw zorg daarover zou nog verder moeten afnemen als u de Omgevingsvisie binnenstad bekijkt in samenhang met de RSU.

“6.1 Centrum”
Dat u het centrum in de eerste plaats stationsgebied noemt met erachter, tussen haakjes, de historische binnenstad, vinden wij niet juist. Het stationsgebied kan niet bestaan zonder de Dom en de Oudegracht. De historische binnenstad kan niet economisch vitaal blijven zonder het stationsgebied. CMU ziet de meerwaarde van drie zeer verschillende en toch typisch grootsteedse gebieden in: Jaarbeurs, stationsgebied en historische binnenstad. Binnen deze drieeenheid verdient de historische binnenstad een zelfstandige plek zonder haakjes. Dat zeggen wij niet alleen in het belang van onze achterban, maar ook in het belang van de stad.

Aanbevelingen CMU

1. CMU beveelt u aan om voor u aan de uitwerkingen van de visie begint grondig onderzoek te doen naar economische haalbaarheid en economische consequenties en ons hierover te informeren.
2. De verandering van het koop- en recreatiegedrag zien wij onvoldoende terug in de RSU. Wij zien dit als een groot risico voor de invulling van de RSU en verzoeken u de ontwikkeling daarvan in het oog te houden en te betrekken bij de uitwerking.
3. Verdichting, waaronder wonen boven winkels, juichen wij toe.
4. Bij de ambitie van een hyper bereikbare stad verdient ook de (elektrische) auto in het licht van bestemmingsverkeer (binnen 10

1.Ook bij de uitwerking zullen we onderzoeksresultaten betrekken en onderzoek verrichten als dat nodig is..
2. Ontwikkeling koop- en recreatiegedrag houden we in de gaten; eventueel passen we ons beleid daarop aan. .
3. Dank. Wonen boven winkels is één van de functies in mix van functies die we nodig zullen hebben om kernwinkelgebied vitaal te houden.
4. Het is mogelijk om te parkeren in garages in de binnenstad. We stimuleren bezoekers van buiten om bij de ring te parkeren en over te stappen op andere vervoersmiddelen; bereikbaarheid duurzaam goederenvervoer blijft ook mogelijk. Zie ook de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs die is toegevoegd.

minuten vanaf de ring in een centrumparkeergarage) een nadrukkelijke plek; daarnaast vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van de stad voor duurzaam goederenvervoer (randvoorwaarde voor economische activiteiten, onderhoud, verbouwingeng);

5. Het aandeel automobilisten dat de binnenstad bezoekt is al relatief klein, maar automobilisten dragen per bezoek wel meer bij aan de binnenstadseconomie dan gebruikers van andere modaliteiten. De parkeertarieven zijn al uitgesproken hoog. Dat voor parkeren op zo'n unieke en kostbare plaats forse tarieven gelden is te billijken. Een nog verdere verhoging van de parkeertarieven zal minder gefortuneerde automobilisten uit de stad verdrijven, verslechtert de concurrentiepositie van Utrecht en is daarmee een extra risico voor de economische vitaliteit van Utrecht. Voor het terugdringen van automobiliteit moeten bovendien eerst alternatieven goed functionerend en "af" zijn. In combinatie met de opmerking uit de omgevingsvisie dat touringcars met bestemming binnenstad maar in Leidsche Rijn moeten parkeren lijkt ons die verhoging nog onwenselijker.
6. Borg de economische gezondheid van het centrum. CMU is van mening dat een matig functionerend “tienminutencentrum” en een beschadigde historische binnenstad nooit een gewenste uitkomst mogen zijn van de RSU, terwijl dat risico er nu wel is en mogelijk versterkt wordt door elementen uit de RSU.
7. Erken de unieke waarde van de historische binnenstad voor heel Utrecht en borg deze beter in de RSU – niet als aanhangsel tussen haakjes bij het stationsgebied.
8. CMU is niet automatisch akkoord met uw aanname dat de historische binnenstad overbelast is en wij kunnen dit cijfermatig onderbouwen. De “beperkte groei van het toerisme” mag nooit te beperkt zijn en wij bevelen u aan deze groei gericht te faciliteren

5. De Inzet is om automobiliteit niet verder te laten groeien. De binnenstad is al goed bereikbaar met ov en fiets. Overigens betekent veranderend koopgedrag wellicht dat klanten minder producten zelf meenemen op termijn en meer laten bezorgen. Touringcars: voorzien zijn 2 uit/opstapplekken. Daar kunnen mensen in of uitstappen. Het parkeren van de touringcars vindt elders plaats.
6. Een Economisch gezond centrum vinden wij ook belangrijk; geen stad zonder ziel. We zien voor de binnenstad mix van bloeiende functies incl. wonen, winkelen, uitgaan, cultuur, etc
7. In de RSU is de rijke historie een van de waarden van de stad. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt.
8. In de Omgevingsvisie Binnenstad gaan we uit van een beheerste groei van toerisme gericht op de toerist die nieuwsgierig is naar Utrecht, cultuur en bewoners.
9. Voor de uitwerking van de omgevingsvisie is er een voorstel om een samenwerkingsverband te formeren als vervolg op de Binnenstadgroep met als deelnemers vertegenwoordigers van de verschillende belanghebbenden. Dit voorstel moet nog uitgewerkt worden.

op basis van een duurzame herstel strategie, niet in de laatste plaats ten behoeve van het toenemende belang van cultuur en musea voor de historische binnenstad. De term massatoerisme zou overigens misplaatst zijn.

9. Zorg voor voldoende en grondige participatie van alle betrokkenen bij de uitwerking en dat geldt zeker voor de historische binnenstad, omdat die zo veel functies verenigt. Onder alle betrokkenen bevinden zich naar de mening van CMU ook gebruikers van het centrum die daar niet wonen, werken of ondernemen, maar ook bezoekers, toeristen en werknemers

Niettegenstaande onze aanbevelingen vinden wij de RSU door de oogharen bekeken een mooie strategie die past bij de stad en wij complimenteren u daar van harte mee.

92

Dankuwel voor het delen van de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het maakt ons blij dat gemeente Utrecht inzet op publieke ruimte om te bewegen, en groen voor iedereen. De barcode gaat zeker helpen bij het bepalen van de balans per gebied. Autoluw en ruimte voor voetgangers juichen wij ook zeker toe.
De 3D tegels zijn zeer interessant. Is de gemeente voornemens om deze per wijk te ontwikkelen? Zo ja, worden de tegels openbaar gemaakt? We zouden graag de 3D tegel van onze wijk willen inzien. Dezelfde vraag voor de stedelijke barcode, hoe gaat dat precies in zijn werk en kun je de barcode voor eigen wijk inzien?
Op pagina 102 van de RSU lezen wij ‘de hoofdstructuur retail’ Deze is niet online beschikbaar, wordt dit stuk nog openbaar gemaakt? Momenteel ontwikkelt de gemeente (als we het goed begrepen hebben) in lijn met ‘Ontwikkelingskader detailhandel’ (juli 2012) en de notitie detailhandel (2015). Blijven deze richtlijnen en kaders geldig onder de RSU, of worden ze door de RSU vervangen?

Dank voor uw complimenten. De 3d tegels zijn ontworpen met als doel aan te geven wat bepaalde bestaande vormen van verdichting voor een beeld en opgave opleveren. De gebouwen zijn bestaand in vooral Utrecht en soms andere gemeenten. De openbare ruimte is weergegeven om te laten zien wat vanuit de barcode mogelijk is in combinatie daar te realiseren. We willen dit graag als middel in gaan zetten om straks bij de ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stad met elkaar te kijken waar we rekening mee kunnen en willen houden en welke kwaliteit, horende bij de kwantiteit kunnen toevoegen.

Voor wat betreft de barcode. We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied.
De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke

Hierbij willen wij opmerken dat het detailniveau mbt de detailhandel in de RSU zeer beperkt is tov eerder genoemde documentatie, en dat de hoofdstructuur retail (waar op pagina 102 vd RSU naar verwezen wordt) nog niet beschikbaar is. Mocht de RSU de eerder genoemde documenten vervangen hebben wij hier bezwaar tegen, aangezien het uit de huidige versie van de RSU niet duidelijk is welk deel van het beleid tav detailhandel blijft staan en welk deel van dit beleid vervalt of wordt gewijzigdd. Dat zou betekenen dat het goedkeuren van de RSU zou leiden tot het goedkeuren van nog niet bekende of bekend gemaakte wijzigingen in ander beleid, en dat lijkt ons onacceptabel.
Op pagina 167 staat Voorveldsepolder benoemd, in relatie met een energieambitie. Kunt u aangeven wat de plannen voor Voorveldsepolder zijn?

opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat.

Er zijn nog geen concrete plannen voor energieopwekking in de Voorveldse polder.

92

Tot slot willen wij u nog een vraag voorleggen die specifiek gaat over onze eigen buurt. Op de hoek van de Jan van Galenstraat, tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg staat een stedelijke verdichting (‘Nieuwe stedelijke verdichting tot 2030’ op de kaart in de RSU 2040 (pagina 26). Gezien de legenda zouden we hier niet verwachten dat er voor zo’n stedelijke verdichting ook een programmatische mix is opgenomen (heeft zijn eigen weergave volgens de legenda) en dat het hier dus alleen gaat om het verdichten van de woningvoorraad. Hetzelfde lijkt immers ook het geval voor enkele projecten die in een al veel verder stadium zijn (worden momenteel gebouwd) in de buurt, zoals het Ooglijdersgasthuis. Is deze aanname correct?
Mocht er wel verdichting van andere functies zijn voorzien op deze locatie, en dan met name op commercieel gebied, dan willen wij graag aangeven dat we het daar niet mee eens zijn. Een voor ons persoonlijke reden is dat wij verdichting van commerciele functie niet vinden passen in deze buurt, die juist wordt gekenmerkt door ruimte en ook

Onder de term stedelijke verdichting verstaan wij stedelijk programma, waar naast woningen ook andere stedelijke functies zoals detailhandel, maatschappelijke en culturele functies vallen. Bij de planvorming voor het specifieke gebied wordt verkend welk programma op deze plek gerealiseerd wordt. Bij deze planvorming heeft u de mogelijkheid om in te spreken. De RSU zet de koers uit voor de komende 20 jaar. Het abstractieniveau van de RSU is daardoor te hoog om uitspraken te doen op pand- of projectniveau.

De notitie detailhandel 2015 betreft geen vastgesteld beleid. Het beleid van 2012 blijft voor nu actueel.

Schaalvergroting
U stelt dat de ontwikkeling niet in lijn is met het detailhandelsbeleid (2012) in de gemeente, omdat schaalvergroting van de kleinere win-

rust (beperkt autoverkeer) op straat voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers en spelende kinderen. Maar ook programmatisch lijkt het niet passen bij zowel bestaand beleid als de RSU, en wat ons betreft om de volgende redenen:

• Deze locatie ligt zowel binnen 10 minuten afstand van zowel het verstedelingsknooppunt in Overvecht (bestaand) als het nieuwe knooppunt in Rijnsweerd. Dus vanuit die optiek is verdere verdichting van commerciële functionaliteit niet nodig op deze locatie binnen het programma van de RSU.

• De locatie ligt aan uitvalsweg Kardinaal de Jongweg, direct aan een fietsstraat (onderdeel van de fietsroute van Overvecht naar de Uithof) en verderop in de straat een basisschool. Uitbreiding van de commerciële functies (zeker significante uitbreiding, zie onder) heeft een aanzuigende werking op een groot gebied, dit gaat ver boven buurtniveau, en is juist
aantrekkelijk voor autoverkeer vanwege de locatie. Dat is niet consistent met het gebruik van de openbare ruimte voor deze hoofdfietsroute en ook niet met het feit dat de gemeente inzet in op autoluw en ruimte voor de fiets.

• De RSU in het kort is ‘groen, tenzij’ met ruimte voor publieke pleinen. Bij uitbreiding van de commerciële ruimte wordt de huidige openbare ruimte terug gedrongen en deels of geheel opgeslokt door bebouwing. Daarmee komen juist het groene en openbare karakter van de buurt in het geding. Dit staat op spanning met de lijn in de RSU.

• Volgens ‘Ontwikkelingskader detailhandel’ (juli 2012), naar ons weten vigerend beleid, geldt voor dit soort buurtcentra.

“Voor de kleinere incomplete buurtcentra is een vergelijkbaar traject voorstelbaar.Schaalvergroting is voor deze centra niet wenselijk of haalbaar, ondanks dat we onze fijnmazige structuur willen behouden. kelstrips niet gewenst is. Dit is echter niet de enige lijn van de gemeente. We zijn van mening dat er voorzichtig omgesprongen dient te worden met de toevoeging van detailhandel in de stad. In het document staat betreft de kleinere winkelstrips echter ook het volgende:

Voor alle bestaande centrumgebieden en winkelconcentraties geldt dat de gemeente in overleg met de lokale stakeholders een gericht plan van aanpak wil opstellen om een gezonde continuïteit van het betreffende gebied te waarborgen. Hierbij wordt per locatie overwogen of functieversterking of juist functieverandering voor de toekomst de meeste adequate oplossing is.

Er is dus de mogelijkheid om het aanbod bij bestaande winkelstrips als de Jan van Galenstraat te optimaliseren. Doordat de gemeente primair inzet op een fijnmazige structuur binnen de gemeente, is de realisatie van een volwaardige discountsupermarkt (van minimaal 1.200 m² wvo) gewenst. Daarbij is het in lijn met de ambities Complementariteit, omdat met de toevoeging van een discounter in dit deel van Utrecht een nieuwe aanbieder wordt toegevoegd en aan de ambitie van schaalvergroting op de juiste plek faciliteren. De realisatie van de moderne discountsupermarkt, binnen een bestaande strip, centraal en op een goed bereikbare locatie in de wijk, betreft een dergelijke juiste plek.

Andere invulling

Betreft de punten die in de notitie uit 2015 geldt het volgende: Indien de huidig zittende retailers waren vertrokken en zich er niet het supermarktinitiatief had aangediend, was het zeker de mogelijkheid geweest om naar andere economische functies te kijken voor de strip Jan van Galenstraat. Nu er echter een initiatiefnemer aandient die dit

De ontwikkelingsrichting zal daarom meer gericht zijn op functieverandering. Ook deze verandering komt tot stand op basis van monitoring en overleg met de betrokkenen in het gebied." Verdichting van de commerciele functie is niet in lijn met dit beleid (in de RSU is niet expliciet aangegeven of dit beleid vervalt of wijzigt) Ook is er in een enquete door de buurt (136 respondenten) duidelijk en in grote meerderheid aangegeven dat een veel grotere commerciele footprint niet gewenst is in de buurt.

• In de notitie detailhandel (2015) (ook hiervan is in de RSU niet aangegeven dat deze vervalt) staat het volgende: "Landelijk gezien zal de behoefte aan winkels structureel afnemen en de leegstand toenemen Ruimtelijk is dit vooral het geval in krimpgebieden, in de centra van kleine/ middelgrote steden en stadsdeelcentra, in kleine buurt- en wijkwinkelcentra en in de
kleinere themacentra (woonboulevards) of runshoppingcenters met een te beperkt verzorgingsgebied en doorsnee-aanbod. [...] Ook boodschappen doen in de buurt blijft kansrijk, mits compact, compleet, voldoende omvang/keuzemogelijkheden en voldoende bevolkingsdraagvlak."

Evenals: "Het buurtsteunpunt aan de Jan van Galenstraat is kleinschalig en de supermarkt is hier inmiddels verdwenen. De units zijn nu gevuld, maar bij een afnemende winkelfunctie moeten hier de mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden benut."

Verdichting van de commerciële functie is niet in lijn met deze notitie. Er zou juist gekeken moeten worden naar alternatieve economische functies. Natuurlijk komt dit bezwaar niet uit de lucht vallen. Er is momenteel een project (particulier initiatief)
in de definitiefase waarbij juist de commerciële functie op deze locatie ernstig wordt verdicht. Het winkeloppervlak zou worden uitgebreid cluster een impuls kan geven, waarbij ook de gehele fijnmazige verzorgingsstructuur versterkt wordt, gaan wij hier graag in mee. De zittende ondernemers wordt meer perspectief gegeven en de ambities volgens het beleid van 2012 worden nagevolgd. Zeker gezien de discounter niet inpasbaar is gebleken bij de herontwikkeling van de Gaard.

Verdrievoudiging meters

U spreekt van de verdrievoudiging van het aantal meters op de locatie Jan van Galenstraat. Er is zeker sprake van een flinke toename van het aantal meters. Deze zijn echter allen voorbestemd voor de discountsupermarkt. Zoals hierboven geantwoord is volgens de gemeente de ontwikkeling een bijdrage aan een fijnmazig en complementair aanbod en draagt dit bij aan de verzorgingsstructuur van de bewoners van Utrecht Noordoost

van zo'n 820 m2 BVO naar 2200-2550 m2; met andere woorden, potentieel een verdrievoudiging van de commerciële functie op deze locatie. Zoals hierboven beschreven lijkt ons dit noch in lijn met bestaand beleid, noch in lijn met de hoofdlijnen of de details van de RSU.
Wij zijn benieuwd naar uw reactie op deze ontwikkeling in relatie met de RSU en hopen dat de gemeente bereid is om plannen die nog in de startblokken staan aan te passen zodat ze passen in bestaand en voorgenomen beleid en in balans komen met de bestaande buurt.

93

Reactie ruimtelijke strategie Utrecht 2040

Ik heb met belangstelling de ruimtelijke strategie doorgelezen en hoewel er goede plannen in staan wringt het toch een beetje. Het lijkt er op dat in de toekomst in Utrecht alleen nog plek is voor gezonde fietsende juppen, en mensen die voor werk, ziekte of ouderdom van een auto afhankelijk niet meer welkom zijn.

10 minuten stad
Om veel voorzieningen binnen loopafstand te hebben is zeker voor ouderen en gehandicapten een enorm voordeel. Maar dit is niet nieuw, tot de jaren 70 was dit de gebruikelijke situatie in de meeste woonwijken, de kruidenier, bakker, slager en dergelijke zaten in de buurt. Maar deze winkels konden niet concurreren met supermarkten en de grote winkelcentra, en zijn daardoor verdwenen. Komt er een stimulering programma om deze winkeltjes terug te brengen? En hoe zorgt de gemeente dat buurt winkels niet weer verdwijnen?

Een belangrijke maatschappelijke voorziening welke onvermeld is gelaten is sekswerk. Alle bordelen zitten momenteel ten oosten van het Amsterdamrijn kanaal en voor het tegen gaan van vereenzaming en

10 minutenstad
Er komt geen stimuleringsprogramma voor solitaire kleine winkels. We streven wel naar een aantrekkelijk voorzieningenniveau door een zekere mate van fijnmazigheid in de voorzieningenstructuur te ondersteunen. Dat doen we door verspreid over de stad concentratieplekken voor winkels aan te wijzen: de winkelgebieden behorend tot de retailhoofdstructuur. Dan kunnen kleine ondernemers profiteren van de aantrekkingskracht van grotere winkels (supermarkten o.a.). Zo ontstaat de meeste aantrekkingskracht van klanten, wat meerwaarde oplevert voor de breedte en omvang van het voorzieningenniveau. Met name de kleine ondernemers kunnen op die manier toch een goede boterham verdienen (speciaalzaken, kapper, nagelstudio, schoenmaker, etc.).

Sekswerk: We onderschrijven het belang van passende maatschappelijke voorzieningen en streven er als gemeente naar om daarbinnen ook sekswerk op een goede manier te faciliteren. De RSU is een ruimtelijke lange-termijn-visie die geen uitspraken doet over het gewenste of benodigde aantal bedrijven in een bepaalde branche. Ook worden in de RSU geen afspraken vastgelegd over het aantal prostitutie-ver-

verbetering van lichamelijke en geestelijke gezondheid zou het goed zijn als ruimte voor sekswerk mee kan groeien met de stad. Sinds het bordeel verbod is opgeheven is Utrecht in oppervlakte en inwoneraantal zowat verdubbeld maar is het aantal prostitutie vergunningen is niet mee gegroeid. Leidscherijn is wat dat betreft nog een achtergesteld gebied waar ruimte is voor één of twee bordelen.

gunningen. Het is aan bordeelondernemers om eventuele marktkansen te onderzoeken en zo mogelijk te verzilveren. De RSU is daarvoor wat ons betreft niet het juiste platform voor, gelet op het lange termijn karakter ervan.

93

Vervoer
De afgelopen jaren zijn een aantal buslijnen ingekort, opgeheven of kregen een andere route. Ouderen en gehandicapten waren daar het grootste slachtoffer van omdat voorzieningen in eens een stuk moeilijker te bereiken zijn. Worden deze wijzigen dan weer ongedaan gemaakt in het kader van het RSU2040?

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 in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar per auto.

Ik merk dat mensen welke door zieke, handicap of ouderdom afhankelijk geworden van een auto voor hun dagelijks vervoer, door de gemeente een beetje vergeten worden. Deelauto's zijn voor hun door specifieke aanpassingen in de meeste gevallen geen optie, en je auto in een grote P+R aan de rand van stad neerzetten is dan ook te problematisch. Kleinere ondergrondse parkeer garage's vlakbij de woningen zijn daarvoor meer geschikt, zoals deze in Den Haag.

De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen.

Ook zouden er extra trein halte's bij de Amsterdamsestraatweg en Marjela park bijgemaakt kunnen worden. Een halte bij de Amsterdamsestraatweg zal ook bereikbaarheid van de winkels langs deze straat verbeteren. Waarom worden de Amsterdamsestraatweg, Kanaalstraat en andere bestaande winkelstraten niet genoemd in de ruimtelijke strategie?

Ik verwacht dat het aantal auto's de komende jaren nog blijft groeien, en geen plannen maken om deze groei op te vangen lijkt mij nogal

De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. 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

naïef. Infrastructuur weghalen gaat leiden tot ruzie's over parkeerplaatsen en laadpalen. Als straten auto vrij gemaakt moeten worden kan dat het beste door ondergrondse oplossingen zoals in Den Haag.

De gemeente zou meer haast moeten gaan maken met plaatsen van laadpalen om problemen tussen bewoners te voorkomen. Immers als de transitie van brandstof naar elektrischeauto's soepel te laten verlopen zijn veel meer laadpalen noodzakelijk. Momenteel staan er in Overvecht nauwelijks laadpalen, terwijl in Tuinwijk bijna iedere straat wel een laadpaal heeft. Gevaar is dat er een tweedeling ontstaat waarbij mensen welke wel laadpalen in de buurt hebben, flexibeler zijn en gemakkelijker werk kunnen vinden dan mensen welke op het ov zijn aangewezen.

ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is. "Utrecht laadt op voor 2030" is het strategisch plan voor de oplaadstructuur. We plaatsen een nieuwe laadpaal zodra die nodig is. Dit doen we volgens het locatieplan openbare laadpalen.

93

Wonen
De huidige corona pandemie laat zien dat een hoge bevolkingsdichtheid een ideale broedplaats voor ziekten is. Maar toch zet de gemeente in op verdichten van bestaande wijken. Dat kan in de toekomst rampzalig uitpakken.vOok zal de leefbaarheid en veiligheid van Overvecht en Kanaaleiland onder druk komen te staan door meer woningen in deze gebieden te bouwen. Zonder sloop van bestaande gebouwen of aantasting van bestaande natuur zal verdichten in Overvecht moeilijk.
Is het een optie om boven spoor- en autowegen te gaan bouwen? In dat geval kunnen er de nodige woningen extra gebouwd worden boven de drie bestaande opstelterreinen van Pro-Rail. En met een 'dak' over de wissels zijn deze beter bestand tegen sneeuw en ijs, wat zeker voordelen heeft in de winter.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de corona-crisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken.
Uit analyses van de woningmarkt weten we dat het lastig is om betaalbare woningen aan de stad toe te voegen. Momenteel werken we aan een Actieplan betaalbare koop dat medio dit jaar zal verschijnen. We hadden al een Actieplan middenhuur. Daarmee zetten we juist in om mensen met een middeninkomen toegang te geven tot een woning in de stad.
Woningbouw en gebiedsontwikkeling op uitleglocaties lijkt vaak goedkoper dan het in werkelijkheid is, ook in vergelijking met binnenstedelijk bouwen. Dit komt onder meer doordat kosten voor de aanleg

Binnen stedelijk bouwen is duur, daardoor ben ik bang dat er vooral woningen in het dure segment zullen worden gebouwd of vele gestapelde appartementjes voor de minderbedeelden. Resultaat zal zijn dat de middenstand de stad word uitgedreven. Dat zie nu al gebeuren waar gezinnen met kinderen naar omliggende gemeenten wegtrekken waar nog wel rust en ruimte is. Hoe gaat de gemeente zorgen dat alle soorten woningen gebouwd gaan worden zodat wijken niet verjuppen of verpauperen?

van infrastructuur of openbaar vervoer dikwijls wordt vergeten. Ook zijn er veel andere factoren die van invloed zijn op de haalbaarheid en betaalbaarheid, zoals grondposities, bouwkostenontwikkeling, etc.

In andere steden zien we voorbeelden van bouwen boven infrastructuur. Dit gaat echter met hogere bouwkosten samen en zorgvuldige afstemming met de beheerders van infrastructuur over o.a. veiligheid. Dit kost veel tijd waardoor we eerst inzetten op andere locaties.

94

Studentensport

In Utrecht zijn in totaal ruim 12.500 studenten die sporten. Hiervan zijn zo'n 7 duizend lid van een studentensportvereniging. Dit is een grote groep aan Utrechtse bewoners. Wij zijn bang dat de belangen van deze groep niet goed vertegenwoordigd worden in de 'ruimtelijke strategie Utrecht 2040'. In het rapport wordt genoemd dat er ook nog onderzocht wordt naar ruimte op het Utrecht Science Park (USP) voor extra (studenten)woningen. De groep aan omwonende die willen sporten zal dus alleen maar groeien in de toekomst.
Onder het kopje '6.4 Oost' wordt gesproken over het uitbreiden van de sportvoorzieningen op het USP met 1 hockeyveld en 1 rugbyveld. Echter, dit zal al niet genoeg zijn om de huidige sport behoeftes te kunnen voorzien. De zorg is dat dit dus niet gericht is op de toekomstige groei waar de studentensport juist behoefte aan heeft. Dit is te zien aan de jaarlijkse afwijzingen. Afgelopen jaar werd bijna 60% van alle aanmeldingen voor een studentensportvereniging afgewezen, dit voornamelijk door een gebrek aan ruimte. De verenigingen willen juist graag zoveel mogelijk sporters toelaten, maar hebben momenteel niet genoeg capaciteit om deze in training te kunnen voorzien. Er zal binnenkort een uitgebreid onderzoek starten, geleid door de Universiteit

studentensport

In de RSU is gebruik gemaakt van berekeningen die de gemeente laat maken van de toekomstige sportbehoefte aan sportvoorzieningen voor de georganiseerde sport voor de hele stad (Mulierrapport). Daarin is gerekend met de groei van woningen die al zeker zijn (de harde planvoorraad noemen we dat) en daarin zit ook toekomstige groei van woningen op het USP. Het Mulier rapport is een heel uitgebreid onderzoek waar voor de hele stad wordt gekeken bij welke sport en in welke wijk er een tekort of overschot is. De studenten zijn als bewoners van de stad daarin uiteraard meegenomen. Overigens is de ervaring dat studenten niet alleen op de het USP sporten, maar ook gebruik maken van sportvoorzieningen elders in de stad. Overigens is de ervaring dat studenten niet alleen op de het USP sporten, maar ook gebruik maken van sportvoorzieningen elders in de stad. Waar en hoeveel plek er is voor toekomstige sportvoorzieningen op het USP is onderdeel van de Omgevingsvisie USP die momenteel wordt opgesteld. Daarbij hoort een integrale afweging tussen verschillende functies en waarden (science, sport, ecologie, groen, UNESCO, culturele waarde van het gebied).

Utrecht dat de exacte sport behoeftes binnen de studentensport op het USP zal bekijken.
Daarnaast wordt er in het plan nog niet gekeken naar de mogelijkheid om de sport op het USP te verplaatsen naar het westen (of zuidwesten). De sportverenigingen zelf vinden dit een goede optie, waar wel plek is voor uitbreiding (in tegenstelling tot de huidige locatie). Daarnaast is het niet wenselijk dat deze verenigingen ver verspreid worden over het gebied, maar is er juist behoefte aan weinig afstand tussen de velden en zalen voor een grotere samenhang. Voornamelijk zorgwekkend is het extra rugbyveld, dat in alle huidige tekeningen ruim een kilometer van het al bestaande veld afstaat. De rugbyverenigingen hebben aangegeven dat deze grote afstand niet wenselijk is, i.v.m. het verplaatsen van hun materiaal tussen de twee velden. Iedere keer ruim een kilometer heen en weer fietsen of lopen met zwaar materiaal is geen optie waar zij zich in kunnen vinden. De huidige plannen moeten dus herzien worden, waarbij niet alleen gekeken moet worden naar wat er nu mogelijk is, maar ook wat wij mogelijk zouden kunnen maken in de toekomst.

Roeien en mobiliteit
In de conceptversie staan er meerdere nieuwe bruggen ingetekend die gebouwd zullen worden over het huidige roeiwater in Utrecht. De vraag is of hier noodzaak voor is. Er wordt namelijk gekozen voor een ‘wiel met spaken’ aanpak, waarbij het verkeer voornamelijk rondom de stad geleid zal worden en het openbare vervoer zo veel mogelijk in de stad zelf oppakt. Met deze aanpak lijkt het tegenstrijdig dat er meer bruggen nodig zijn om een grotere verkeersstroom op te kunnen vangen. Deze bruggen zorgen er voor dat het roeien haast onmogelijk gemaakt wordt; momenteel kunnen de roeiers al maximaal 1 km

Roeien en mobiliteit
Alle fietsstromen van oost naar west en omgekeerd, lopen via de bestaande bruggen. De forse toename in fietsverkeer wordt daardoor op deze plekken gebundeld en is niet meer goed op te vangen op de bestaande routes. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen. De kruispunten zijn om deze reden geregeld met verkeerslichten. Omdat de grootste fietsstromen van en naar Station Utrecht Centraal gaan, ontstaat er in die richting een wachtrij voor het verkeerslicht. Op het moment dat de fietsstroom

achter elkaar ongestoord roeien voordat ze moeten stoppen om onder een brug door te varen. Hierdoor kunnen de roeiers van hoger niveau al niet meer goed training in Utrecht en wedstrijden op dit niveau kunnen hierdoor ook niet plaatsvinden. Het is belangrijk om in de ruimtelijke strategie 2040 hier ook rekening mee te houden, zodat de (duizenden!) roeiers uit Utrecht een plek houden om goed hun sport uit te kunnen oefenen. Als dit niet op de huidige locatie gegarandeerd wordt, dan moet er dus gekeken worden naar nieuwe locaties.

te groot wordt ontstaan er fietsfiles. Er zijn dan meer fietsers dan de verkeerslichten aankunnen.

Wij onderschrijven het belang van de roeisport in Utrecht vanuit het perspectief van Gezond stedelijk leven. Al veel eerder is aangegeven dat roeien op het Merwedekanaal onder druk komt te staan door alle ontwikkelingen rondom de Merwedekanaalzone en de verwachte toename van de pleziervaart i.v.m. de toekomstige verbinding tussen de singel en het kanaal via de Leidsche Rijn. Maar ook is vastgesteld dat bij deze ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met het belang van het Merwedekanaal voor de roeisport. Dit naast de zoektocht naar alternatieve plekken voor roeiwater in de regio, wat voor een deel van de roeisport een oplossing kan bieden.

Bij vervolgstappen in het proces van uitwerking van de bruggen en de bouwfasering wordt steeds contact gezocht met de roeiverenigingen en andere belanghebbenden om de aandachtspunten te bespreken.

94

Vragen naar aanleiding van inspraakavond RSU
Er zijn naar aanleiding van de inspraakavond op op 16 februari veel vragen omtrent sport ingezonden. Naar ons gevoel zijn niet al deze vragen duidelijk beantwoord.
Hieronder alle vragen nogmaals:
- Hoe willen jullie het USP aanwijzen als knooppunt van de groei zonder buiten de huidige "rode" contouren van het USP te willen bouwen?
- De sport op USP heeft al gigantische capaciteitsproblemen, maar hier is vanuit de gemeente niet het plan om uit te breiden. Het USP wordt volgens het RSU het knooppunt van de groei van Utrecht, dus er moet veel meer sport capaciteit komen op het USP. Hoe gaan jullie

Op dit moment wordt gewerkt aan de omgevingsvisie USP. Daar zal ingegaan worden op hoe de verschillende ruimtelijke belangen gewogen worden. De RSU is een stedelijke koers, maar in de omgevingsvisie wordt er verder per gebied uitgewerkt. Leidend voor die behoefte zijn de prognoses die gemeente maakt voor alle sportvoorzieningen voor de georganiseerde sport. De RSU is een document voor de fysieke leefomgeving en gaat dus over de ruimtelijke ontwikkeling. Het subsidiëren van sport maakt daar geen onderdeel van uit. Dat valt onder het thematische beleid. De gemeente realiseert sportvoorzieningen die voor alle Utrechters te gebruiken zijn. Veel studenten maken daar ook gebruik van en sporten op gemeentelijke accommodaties.

ervoor zorgen dat het gebied wat het knooppunt van de groei gaat worden ook nog gezond, voldoende kan sporten?
- Fijn dat jullie het belang van studenten in de stad inzien ! Willen jullie dit ook laten zien door je als gemeente in te gaan zetten voor een gezonde student, dus de studentensport?
- Is er ook gekeken naar de manier van subsidiëren van de sport? Want door te focussen op de accommodaties, valt de studentensport nu soms net buiten de boot bij de gemeentelijke subsidies, omdat die sporten op de grond van de universiteit (en niet van de gemeente).

Dit zijn vanuit de Sportraad Utrecht de belangrijkste punten van kritiek op de ruimtelijke strategie 2040.

95

Ik mis een gedetailleerd schetsontwerp voor woningbouw in de Polders Rijnenburg en Rijerscop terwijl het er naar uitziet dat door politieke ontwikkelingen woningbouw in deze polders er toch zal moeten komen. In de bestaande stad bouwen kan in veel nieuw aangewezen gebieden nog erg lang gaan duren of er komt helemaal niets van terecht. Hier komt bij dat dat er voldoende ruime grondgebonden woningen gebouwd moeten worden i.v.m. meer thuiswerken en veel mensen hebben er op een gegeven moment genoeg van om in een (hoge) flatwoning te wonen. Natuurlijk moeten in deze polders ook betaalbare starters- en seniorenwoningen komen. Een tramverbinding is voor een succes wel noodzakelijk met een zo kort mogelijke route naar het centrum van de stad. De eerste wijken moeten niet te ver van De Meern en Nieuwegein worden gebouwd, dit voor voorzieningen als scholen, winkels, huisarts, tandarts, sportclub etc. Echt lang hoeft de start van de bouw van de woningen niet te duren, Riek Bakker heeft in het midden van de jaren negentig met haar medewerkers vrij snel een goed masterplan voor Leidsche Rijn kunnen maken. Voor

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Aan het realiseren van de eerste woningen in Leidsche Rijn is een planvormingsproces van ca. tien jaar vooraf gegaan. Er wordt inmiddels al ruim 30 jaar aan Leidsche Rijn gewerkt, afronding van de oorspronkelijke plannen duurt nog een jaar of tien.

het opwekken van duurzame engergie op daken, gevels en bijvoorbeeld langs een eventueel aan te leggen roeibaan zijn er meer efficiente soorten zonnepanelen in ontwikkeling. Ook zal er een uitgebreider onderzoek moeten komen naar het gebruik van aardwarmte in Polder Rijnenburg.

96

Namens de Van Hees Groep, gevestigd op de Liesboschhaven (op de rand van Utrecht met Nieuwegein) sturen wij hierbij onze reactie en vragen op de RSU Utrecht.

Aangezien wij gevestigd zijn in Nieuwegein (Liesbosch 1tm7 en 39, Ravenswade 240) en op stadsgrens met Utrecht (Noordersluis 36) hebben wij ook recent gereageerd op de Mobiliteits- en Omgevingsvisie van de Gemeente Nieuwegein. Zie bijlage.

1. De verspreide brief onder alle raadsleden t.b.v. het meespreken op donderdag 11 maart (bijlage 2). Hierin staan ook onze gestelde vragen.
2. Het schrijven op de Mobiliteitsvisie Nieuwegein (bijlage 1) daarin vindt u tevens de omschrijving van de activiteiten van de Van Hees Groep en de ambitie van Cityport of Utrecht.

De kern van onze reactie/ vragen hebben we reeds gemeld tijdens de informatiebijeenkomst, in het kort nogmaals samengevat.

- De stad Utrecht (en omliggende steden) slibben over de weg volledig dicht, en het transport over de weg is letter en figuurlijk te zwaar. Denk hierbij aan auto- emissie loze zones en gebieden met as!ast beperkingen.
- De stad Utrecht is gebouwd in, om en rond het water. Deze manier van logistiek wordt ons inziens nu te beperkt gebruikt. Zeker

Op dit moment zijn er stadsdistributiehubs in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Ook is het beleid om (waar zinvol) meer te vervoeren over water. Dit is ook in meer detail opgenomen in het Mobiliteitsplan, waar onder andere de multimodale hub Lage Weide wordt benoemd in relatie tot binnenvaart.

Voor uw locatie is van belang dat de gezamenlijke overheden in het gebied werken aan de ontwikkeling van de A12-zone, zoals wij ook hebben beschreven in paragraaf 6.5 van de RSU. De A12-zone is een kansrijke locatie om vanaf 2030 een groot deel van de regionale ambities op het gebied van verstedelijking te realiseren. Er zit een spanningsveld tussen woningbouw bij Westraven en mogelijk op de Liesbosch-west in relatie tot bestaande bedrijvigheid. In samenwerking met rijk en regio onderzoeken we komende jaren wat de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn in dit gebied.

Daarnaast onderzoeken Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en Utrecht de komende tijd gezamenlijk, en in overleg met Rijkswaterstaat, of vervoer over water in de regio een plek kan hebben in de A12-zone. En zo ja, onder welke voorwaarden (inhoudelijk, periode).

beseffende dat voer- en vaartuigen nu volledig emissieloos- en geluidsarm beschikbaar kunnen zijn.
- Kijkend naar de verschillende visies (zie hieronder aantal elementen uitgelicht), missen we verbinding tussen.
- Verschillende visies: een integrale blik op Ruimtelijke ordening(omgevingsvisie), Mobiliteit, Duurzaamheid en Circulariteit
- Steden in de regio Utrecht: een blik vanuit de regio, en daarmee stads overstijgende functies als logistiek over water.
- Tenslotte is het belangrijk om te vermelden dat wij op dit moment in samenwerking met de Provincie en Gemeente Utrecht concreet onderzoeken welke stromen over water op korte termijn gerealiseerd kunnen worden.

De Liesboschhaven is de enige haven binnen de sluizen, gelegen aan het Adam Rijnkanaal die de toekomst logistiek(hub)functie van de toekomst gaat borgen. Cityport of Utrecht geeft invulling aan een white label hub (een publiek-private samenwerking) die stadslogistiek voor de regio (wederom) mogelijk kan gaan maken (zie bijlagen voor meer informatie). Dit vanuit de principes: slim, schoon en samen.
Wij willen graag weten van de Gemeente Utrecht.

1. Hoe jullie kijken naar de toekomst van deze locatie in het licht van de RSU en mobiliteiteitsvisie?

2. In hoeverre jullie rekening houden met de uitdagingen van de toekomst (de verdichte stad) waarin de rol van logistiek over water en gerelateerde hubfuncties en daarmee een concept als Cityport of Utrecht onontbeerlijk is. Dit hebben andere water-gerelateerde steden als Amsterdam afgelopen jaren al laten zien (https://www.portofamsterdam.com/nl/business/ladingstromen/lokale-bouwlogistiek-over-water)

	3. Hoe jullie vanuit een regionale rol/functie/verantwoordelijkheid naar onze locatie kijken? Dus ook in licht van het de omgevings- en mobiliteitsvisie van Nieuwegein. Uiteraard ben ik bereid bovenstaande verder toe te lichten.	
98	U verzoekt om bij een antwoord op bezwaar alle veertien genoemde punten expliciet te beantwoorden, minimaal op de aangegeven punten. 1. Een structuurvisie dient aan te tonen dat het ruimtelijk beleid -op termijn- uitvoerbaar is. In de RSU 2040 worden plannen gemaakt en worden tijdlijn en denkrichtingen voor financiering geschetst, maar de (financiële en overige) uitvoerbaarheid wordt niet aangetoond. Implementatieplan en financieringsvoorstellen worden pas later aan de Raad verstrekt. Hiermee voldoet RSU 2040 niet aan de vereisten voor een structuurvisie. Wij maken bezwaar tegen het voorleggen van de RSU 2040 aan de Raad in deze vorm. Bij een antwoord op bezwaar willen wij een hernieuwde tijdlijn voor een volledig RSU 2040 en/of een implementatie- en financieringsplan zien. 2. Er wordt niet cijfermatig aangetoond dat er 60.000 woningen via inbreiding kunnen worden bijgebouwd, zonder de leefkwaliteit in Utrecht te verslechteren. Wel laat de barcode 2040 zien dat overgrote delen van de bestaande stad nu al niet aan de normen 2040 voldoen. Bij een antwoord op dit bezwaar willen wij de uitgangspunten, normstellingen en de onderbouwing vernemen van de cijfers. 3. Er wordt niet onderbouwd aannemelijk gemaakt dat de stad als enige keuze heeft om in deze mate en wel binnenstedelijk te groeien.	In uw reactie geeft vraagt u om te reageren op een aantal concrete vragen. De RSU is een koersdocument en daarom niet altijd concreet. Dit betekent dat uw vragen hier nu niet beantwoord kunnen worden maar pas bij de uitwerking. 1 De Ruimtelijke Strategie Utrecht is een van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt. (Zie de afbeelding RSU2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid.) De RSU is geen structuurvisie, maar een document die de koers voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn aangeeft. Een aantal van uw vragen past niet bij het abstractieniveau van de RSU. In de omgevingsvisie Utrecht worden de verschillende documenten verder uitgewerkt. 2. De RSU is een koersdocument dat richting geeft aan de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. We hanteren in de RSU de barcode als methode om de stad in evenwicht te laten groeien en de bestaande te versterken.. De barcode is een indicatie voor het ruimtebeslag van de verschillende functies. Onder de cijfers liggen diverse (beleids)normen om het ruimtegebruik per functie te berekenen. U heeft gelijk dat de huidige stad nog niet voldoet aan de barcode. In onze uitvoeringsstrategie zetten we in de eerste fases ook een flinke tand bij om deze bij

Daarmee mist de RSU 2040 een principieel stuk onderbouwing. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij zien wat alternatieve scenario's waren, zoals het begrenzen van de groei, en welke negatieve effecten dit dan zou hebben op de stad.

4. RSU 2040 is naar eigen zeggen van de Gemeente gebaseerd op oude cijfers. Belangrijke relevante cijfers zijn niet beschikbaar. In de basis onderbouwt ze de RSU 2040 op dit punt slechts met de aanname dat Utrecht zal blijven groeien. Bij een antwoord op bezwaar willen wij zien dat de Gemeente de RSU 2040 onderbouwt met feiten en cijfers over de maatschappelijke ontwikkelingen en behoeften post-Corona.

5. Onvoldoende duidelijk is hoe het gewenste vergroeningsniveau geborgd wordt. Als vergroening een van twee primaire doelen is, dienen de randvoorwaarden daaromtrent ten eerste toetsbaar toereikend en ten tweede hard te zijn. Bij een antwoord op bezwaar willen wij zien op welke manier de vergroeningseis van 75m2 per woning als hard punt in projecten wordt opgenomen en geborgd.
6. Vergroening vindt vooral plaats via nieuwe ontwikkelingen. Voor wijken die nu te weinig groen hebben, is geen concreet plan voor stelselmatige vergroening terug te vinden in RSU 2040. Dit geeft het risico dat de verdeling van groen over de stad nog verder zal scheeftrekken. Bij een antwoord op dit bezwaar willen we een concreet plan voor vergroening van bestaande wijken zien, ook op plekken waar geen woning- of andere ontwikkeling plaatsvindt.
7. Er wordt niet voldoende duidelijk gemaakt hoe de milieubeginselen uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VwEU) zijn meegenomen in de plannen. Bij een antwoord op bezwaar willen wij alle vier de genoemde punten expliciet beantwoord zien.

te halen. We realiseren ons ook dat met name de energie opgave een opgave is die we niet direct binnen onze grenzen kunnen oplossen. Daar zullen we ook het gesprek met onze buurgemeenten aan gaan. Dit doen we (overigens) al in het REP, de regionale RSU 2040.

Over de barcode: deze is als gezegd normatief bepaald en ontworpen en geeft per functie de ruimtevraag aan De uitleg over de barcodemethodiek kunt u terug vinden in hoofdstuk 5.1 en 5.3.

3. De gemeenteraad heeft op 18 juni 2020 de uitgangspunten vastgesteld voor de RSU vastgesteld. Een van de uitgangspunten luidt: De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad; Hiermee geven we invulling hoe we om willen gaan met groei. En het gaat daarbij niet alleen over de nieuwe ontwikkeling van woningbouw, maar met name ook over de kwalitatieve ontwikkeling van de bestaande stad en alle investeringen die daar in gedaan zullen worden. Wij zijn daarmee ook niet van mening dat we (alleen) van negatieve effecten zullen spreken.

4. Voor de RSU hebben we gewerkt met cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De impact van de pandemie op de lange termijn is nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.

8. Bij de transitie naar duurzame energie wordt niet aangegeven op welke gronden gekozen is voor het toevoegen van invasieve, natuuronvriendelijke opties terwijl zon op dak groot potentieel heeft en bij wijzigend gebruik van ruimte elders niet verwijderd hoeft te worden. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij zien hoe de Gemeente feitelijk heeft vastgesteld in communicatie met burgers en andere eigenaren in Utrecht, dat er onvoldoende bereidheid zou zijn tot zon op dak, gesteld voor de keuze tussen deze optie versus windmolens en zonnevelden. Bij antwoord willen wij bovendien horen of een optie is overwogen om ter bevordering van zon op dak hogere financiële prikkels toe te voegen, en hoe de kosten daarvan zich verhouden tot investeringen in windmolens en zonnevelden. Zeker gezien de uitspraak dat deze met even groot gemak als tijdelijk worden beschouwd; de kosten van verwijderen en verplaatsen dienen dan in de vergelijking meegenomen te worden.
9. Wij maken op grond van het duurzaamheidsstreven van de Gemeente zelf, bezwaar tegen enige sloop die niet op bouwtechnische kwaliteitsgronden gelegitimeerd kan worden. Wij maken er bezwaar tegen dat er in de RSU 2040 niet is aangegeven waar en hoeveel gesloopt wordt. Bij antwoord op dit bezwaar willen we zien hoe plannen van private partijen inzake sloop hard getoetst worden op noodzaak uit oogpunt van duurzaamheid, zowel in de voornemens als in de uitvoering.
10. De RSU 2040 laat onvoldoende zien hoe de oude stadskernen die volgens de RSU nog een inhaalslag te maken hebben, worden meegenomen in de nieuwe uitgangspunten. Nu al zijn extra groen, extra mobiliteit en extra voorzieningen nodig. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij concreet horen wat de plannen voor onze wijk en andere oude stadskernen zijn om de inhaalslag te realiseren.

5 De RSU is een koers voor de hele stad op hoofdpunten met de barcode als hulpmiddel. Als de RSU is vastgesteld dat wordt deze verder uitgewerkt in een implementatiestrategie, ruimtelijke plannen etc. De RSU bevat een mechanisme waarbij sprake is van een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode, om de balans tussen hard en zacht te verankeren (zie par 7.4)
6 De ambitie is om de hoeveelheid groen in de stad aanzienlijk uit te breiden, om een totaal oppervlakte van 900 voetbalvelden groen aan te leggen of toegankelijk te maken om te gebruiken. Met name in de bestaande stad. We doen dat om ecologie, biodiversiteit, recreatie meer ruimte te geven en om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. We vragen de bewoners en bedrijven om ook bij te dragen door particulier groen toegankelijk te maken, door tegels uit tuinen te verwijderen en om daken te vergroenen. Het grootste deel van de gewenste vergroening realiseert de gemeente in de openbare ruimte. Wij zijn het met u eens dat nabij groen belangrijk is voor bewoners en hebben dan ook als ambitie dat 'groen begint bij de voordeur'. De inzet is om vooral de wijken met weinig groen te vergroenen, samen met bewoners, scholen, bedrijven en met buurtcomite's!
7. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Verdere uitwerking vindt plaats in een implementatiestrategie en in ruimtelijke plannen. De gemeente brengt daarnaast jaarlijks het duurzaamheidsverslag met de stand van zaken op dit gebied. Vanzelfsprekend houdt de gemeente zich aan de landelijke (en Europese) regelgeving.
8. Wij hanteren het principe “geen dak blijft onbenut en streven naar maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie. Zonnevelden zien wij als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.

	11. De ontwikkeling Nieuw Buurland voldoet niet aan de barcode 2040 en wijkt af van de visie om te ontwikkelen op knooppunten. Anders dan andere zogenoemde ‘kleine projecten’ van onder de 200 woningen staat dit project ineens wel als harde ontwikkellocatie in dit plan. Wij maken bezwaar tegen het opnemen van onze wijk/dit project als groeilocatie in de RSU 2040. Bij antwoord op bezwaar willen we zien hoe deze ca 100 woningen zo belangrijk zijn voor de stad dat hier in afwijking van de barcode 2040 het wijkkarakter voor mag worden opgeofferd. We willen onderbouwd zien dat de toegevoegde woningen nergens anders kunnen worden gerealiseerd. Waarom bijvoorbeeld niet bij een knooppunt waar al meer dan 5000-10000 woningen zijn gepland? Daar kunnen ze met gemak worden geabsorbeerd, hier in onze buurt zijn ze ontwrichtend. 12. De uitvoering van dit plan geschiedt in samenwerking met private partijen. Onvoldoende duidelijk is of de barcode 2040 als randvoorwaarde vanuit visie hard wordt meegegeven aan private partijen. Ook wordt niet aangegeven hoe wordt omgegaan met randvoorwaarden die niet hard zijn. 13. Onvoldoende duidelijk wordt hoe wendbaar de RSU 2040 is, als mocht blijken dat inderdaad de maatschappelijke ontwikkelingen nopen tot andere invullingen. Bij een antwoord op bezwaar willen we horen welke veiligheden de Gemeente heeft ingebouwd om te voorkomen dat zij kan worden gehouden aan de vast te stellen structuurvisie, als op enige termijn blijkt dat deze niet passend is. 14. Er wordt niet aangegeven of het plan MER-plichtig is.	9. en 10. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Verdere uitwerking vindt plaats in een implementatie strategie en ruimtelijke plannen. Daarnaast is het uitgangspunt 1 en 2 als uitgelegd in punt 3 direct van toepassing hier. Er wordt volop geïnvesteerd in de bestaande stad. Ook in hoofdstuk zes kunt u deze inzet op hoofdlijnen zien 11. en 12. Voor wat betreft de barcode. We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied. De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat. 13. en 14. De RSU is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn. Het is een onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht en niet MER plichtig.
99	In reactie op het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht’ 2040 (RSU) het volgende.	Wij waarderen het dat organisaties die kunstenaars en creatieve ondernemingen in onze stad huisvesten gezamenlijk optrekken in hun betrokkenheid bij het borgen van deze huisvesting richting 2040. Jullie reactie bevestigt dat het hier gaat om een urgent vraagstuk dat aandacht behoeft in een groeiende en verdichtende stad. Willen we

Vanuit ondergetekende creatieve huisvesters en broedplaatsen spreken wij hierbij de zorg uit dat er in de RSU te weinig concreet rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van creatieve werkplekken tot 2040.
In de RSU wordt ambitieus gesproken over een behoefte van een groei van 80.000 m2 creatieve werkplekken. Omdat de creatieve sector een grote bijdrage levert aan de economie, werkgelegenheid, het vestigingsklimaat en tal van maatschappelijke beleidsdoelen zoals de invloed van creatieven en kunstenaars op de leefbaarheid in wijken, onderschrijven wij deze ontwikkeling natuurlijk ten zeerste. We vinden het daarbij in het bijzonder goed om te zien dat er specifiek wordt gesproken over betaalbare creatieve werkplekken.
Echter, het verbaast ons dat in de verdere plannen dit absoluut niet is terug te zien. Zowel op de plankaarten als in het totaaloverzicht bij paragraaf 6.8. Er wordt gesproken over maar 6 broedplaatsen tot 2040. Een broedplaats van 2.000 m2 heeft al best een behoorlijke omvang. Dit zou betekenen dat er rekening wordt gehouden met rond de 12.000 m2. Dit staat natuurlijk in schril contrast tot de eerdergenoemde 80.000 m2.
Tevens werd de urgentie al duidelijk uit het onderzoek van Bureau Buiten (2017) uitgevoerd door de gemeente Utrecht waarin alleen toen al een groeibehoefte in 2 jaar van 15.000 m2 werd uitgesproken.
Daarnaast lezen we wel over grootse plannen voor functies zoals wonen en andere bedrijvigheid. Wij begrijpen het belang van deze functies voor de stad maar missen de balans als we uit willen gaan van een inclusieve stad.
Tevens wordt er gesproken over de bedreiging van de huidige voorraad creatieve werkplekken. Veel broedplaatsen hebben helaas een tijdelijk karakter en zullen dus bij opheffing een negatief effect hebben op de creatieve voorraad. Een belangrijke factor daarin is dat broedplaatsen vaak en helaas worden weggedrukt door de opkomende een inclusieve stad blijven waarin behoud en realisatie van betaalbare ruimtes voor de creatieve sector niet weggedrukt worden door woningbouw en kapitaalkrachtige bedrijvigheid, dan moet de gemeente daar inderdaad actief beleid op voeren. Om die reden is fysieke ontwikkelruimte ook één van de pijlers van de Cultuurnota 2021-2024, en staat in het verlengde daarvan in de concept RSU2040 de behoefte aan 80.000 m2 extra creatieve werkplekken en de dreigende verdwijning van veel broedplaatsen expliciet benoemd.
Om deze opgave, samen met partners in de stad, het hoofd te bieden, richt de gemeente zich op interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven (paragraaf 5.2.3). Wij onderschrijven uw suggesties dat het hanteren van een minimum percentage voor betaalbare en blijvende creatieve werkplekken in bestemmingsplannen en grondtenders daar een effectief voorbeeld van kan zijn.
Welke interventies uiteindelijk het meest passend en effectief zijn zal bij iedere pand- of gebieds(her)ontwikkeling maatwerk zijn, omdat variabelen als eigendomssituatie, omgevingsvisies, bestemmingsplannen en karakter van de wijk daarin van grote invloed zijn. De ervaring leert bovendien dat het voor een groot deel onvoorspelbaar is waar zich de komende 10 a 20 jaar kansen gaan voordoen voor nieuwe broedplaatsen.
Om die reden hebben we op de kaart en in de voorzieningentabel zes voorkeurslocaties aangewezen waar zich nu al duidelijke kansen en toegevoegde waarde voor deze specifieke gebieden aandienen, maar benoemen we aanvullend dat er noodzaak is om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Op grond van de stedelijke barcode grijpen we daartoe de komende 10 a 20 jaar, op maat, de ontwikkelingen aan die zich ongetwijfeld voor zullen doen maar nu nog niet in beeld zijn.

woningbouw of bedrijvigheid in het hogere segment. Dit gebeurt niet alleen door de wijziging van de bestemming maar ook door de gevoerde grondpolitiek. Een minimum percentage betaalbare en blijvende creatieve werkplekken als onderdeel van bestemmingsplannen en grondtenders zou hier een goede oplossing voor zijn. Hierbij dan ook een dringende oproep om beduidend meer concrete locaties aan te wijzen voor (betaalbare) blijvende creatieve werkplekken en concreet op te nemen in paragraaf 6.8. dat de ambitie is om 80.000 m2 creatieve werkplekken te creëren, en de groeibehoefte daadwerkelijk kan worden gerealiseerd.
Graag vernemen wij uw standpunt in deze. Daarnaast zouden we dit graag met een delegatie nog verder willen toelichten en denken we graag mee als de RSU verder wordt uitgewerkt.
Namens onderstaande creatieve huisvesters en broedplaatsen van Utrecht,

Het lijkt ons goed om daarbij te benadrukken dat de realisatie van betaalbare werkplekken voor de creatieve sector ook deel uitmaakt van de opgave om 70.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de stad te huisvesten (1.040.000 m2), zoals ook in de barcode en tabel van paragraaf 6.8 is opgenomen. De gemeente wil daarbij onder meer het werken in de wijk stimuleren door werklocaties zoals kleinschalige bedrijfsruimte, werken vanuit de woning en multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen toe te voegen in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen. Creatieve werkplekken behoren daar uiteraard ook toe, al dan niet voorzien van een publieksfunctie voor de buurt, wijk of zelfs de hele stad.
Tot slot merken we graag op dat het bij de zes aangewezen voorkeurslocaties voor creatieve werkplekken in het Werkspoorkwartier, Overvecht Noord, Berlijnplein, Utrecht Oost, het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone niet per se om één afzonderlijke broedplaats hoeft te gaan. Hier kunnen ook clusters van broedplaatsen en/of werkplekken ontstaan als de betreffende gebiedsontwikkelingen daartoe kansen bieden. Eigenlijk zoals we dat in het Werkspoorkwartier al zien gebeuren.

100

in welke mate heeft over de voorliggende visie/koers nu een bepaalde participatie plaatsgevonden (zie in deze dus ook de: ‘Omgevingswet’).

Maar de grote kernvraag is natuurlijk, dat als je de opgaven ziet waaraan de stad dan kennelijk tegemoet wil komen, zoals dus de bouw van 60.000 woningen en ook de realisatie van 70.000 extra arbeidsplaatsen, evenals de gevolgen die dat voor de mobiliteit met zich

We hebben een peiling gedaan onder de leden van het burgerpanel, verschillende bijeenkomsten voor stakeholders gehouden en twee webinars aangeboden. Het niveau van participatie was “raadplegen”. Verdere participatie vindt plaats bij de uitwerking in omgevingsvisies en beleidsplannen.

In de RSU beschrijven we hoe we met de ontwikkelopgave omgaan. En dat willen we in balans doen, dus met behoud van de belangrijke waarden voor de stad. Juist daarvoor is de barcode van belang; dat we evenwichtig groeien.

	meebrengt, of dat uiteindelijk toch niet ten koste gaat van die kwaliteiten en waarden die thans gelukkig de stad ook kenmerken, zoals die van het groen, de rijke historie, etc.	
100	Groen en klimaatbestendig Hierbij wordt dus bij de beoogde schaalsprong van het groen stilgestaan, dat o.a. ook in het kader 'Groen groeit mee', hetgeen uiteindelijk dus ook vanwege klimaatverandering van belang wordt geacht. Natuurlijk fantastisch dat het de ambitie/doel is om vanuit het principe 'Groen, tenzij' de gehele stad en omgeving verder te vergroenen, dat ook om aan de biodiversiteit/het natuurlijk kapitaal een kwaliteitsimpuls te geven. Dat dan op basis van een vijftal strategieën op diverse schaalniveaus. Laat het duidelijk zijn dat deze ambitie/doel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. uit haar groene hart is gegrepen. Anderzijds wil men dus kennelijk, zoals ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' reeds aangegeven, ook tal van groene verbindingen/corridors aanleggen tussen de binnenstad en de buiten de stad gelegen landschappen en natuurgebieden. Dat o.a. ook door bestaande barrières, zoals (rijks)wegen en kanalen, te overkluizen (vergelijk o.a. ook de plannen tot een overkluizing van de A-27 bij Amelisweerd in het kader verbreding van de A27). Alhoewel die groene verbindingen/corridors dus zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin m.b.t. met name biodiversiteit van de stad een verbetering kunnen betekenen, dat mede ook afhankelijk van hun inrichting en de doelsoorten die daarbij centraal staan (zie in deze dus ook de zogenaamde Utrechtse soortenlijst), kan het medegebruik door de recreanten aan die ambitie/doelstelling m.b.t. verbeteren biodiversiteit dus ook weer een bepaalde afbreuk doen, niet alleen van de verbindingen zelf, maar met name ook aangezien zo tegelijkertijd	Fijn dat u onze schaalsprong kunt onderschrijven. Wij zijn het met u eens dat groen belangrijk is voor ecologie, recreatie en meer en dat weging van die belangen nodig is. De RSU agendeert nu vooral dat er meer verbindingen komen en dat vergroot de bewegingsmogelijkheden voor planten, dieren en mensen aanzienlijk. In een later stadium maken we afwegingen voor die corridoren en geven we ecologie en recreatie allebei meer ruimte dan nu. Hartelijk dank voor de bijlagen. Wij zien veel overeenkomsten met de verbindingen die in de RSU staan en onderschrijven he belang van een goede afstemming van de belangen van recreatie en ecologie en de andere systeemwaarden die groen heeft. Dit zullen we per verbinding nader moeten bekijken en uitwerken wanneer we daarmee aan de slag gaan.

een nog veel grotere druk op aan de stad aangrenzende landschappen en natuurgebieden kan ontstaan, waarvan dus vaak de draagkracht ook nu al wordt overschreden.
In die zin zou het o.i. dus goed zijn als ook echt in de visie/koers duidelijke keuzen worden gemaakt, dat dus mede afhankelijk van de ecologische kwaliteiten en ook doelen zoals deze voor diverse gebieden relevant moeten worden geacht, zoals dus het al dan niet deel uitmaken van bepaalde gebieden van het NNN, maar ook het voorkomen van soorten die kwetsbaar zijn voor verstoring. In die zin zou dus nadrukkelijk ook met een bepaalde 'zonering' rekening moeten worden gehouden, zodat bepaalde gebieden ook echt rustig kunnen blijven, dus als kerngebied/brongebied voor bepaalde voor verstoring gevoelige soorten.
In ieder geval wil men dan kennelijk ook aan de oostkant van de stad diverse groene verbindingen/corridors realiseren naar zowel het Kromme Rijngebied als de Utrechtse Heuvelrug (zie in deze dus ook de: 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040', fig. op pag. 80). Nu loopt hier dus ook een belangrijke ecologische verbinding, namelijk die tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie in deze dus ook Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2020)'). In die zin zou hierbij en de natuurgebieden die daar deel vanuit maken dus nadrukkelijk bij eventuele ontwikkelingen rekening moeten houden.
Zo is bijvoorbeeld door de Werkgroep Sandwijck en ook andere betrokken organisaties het idee van het: 'Liniepark Rijnsweerd' ontwikkeld (zie in deze dus ook Bijlage 2: 'Folder Liniepark Rijnsweerd'), waarbij enerzijds met de kwetsbaarheid van de gegeven ecologische verbinding wordt rekening gehouden en anderzijds ook met de mogelijkheid voor de stedeling om het buitengebied te kunnen bereiken.

Woningbouw en woonomgeving
Hierbij is in het bovenstaande al stilgestaan en dan met name ook bij de opgave en wat dat voor kwaliteiten diverse gebieden kan betekenen. Natuurlijk per categorie gebied worden ook aansprekende voorbeelden gegeven hoe een en ander, dat inclusief ook met vergroenen doorlopende wegen en met name ook daken, eruit komt te zien (zie in deze dus ook de ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’, Voorbeelden op de pag. 90-97), maar ook daarbij is het steeds de vraag wat de draagkracht van de stad in die zin is, zowel in cultuurhistorische en ecologische zin, als ook wat betreft mogelijk de vervreemding van de mens.
De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dus van mening dat m.b.t. de gestelde opgaven en ambities een algehele herbezinning wenselijk/noodzakelijk is, dat ook aangezien wat betreft de Randstad het dus niet alleen om de groei van de bevolking gaat zoals deze in de Randstad aanwezig is, dat dus uitgaande van het zogenaamde ‘migratie-saldo nul’, maar er

daarbij dus vooral ook sprake is van een trek naar de Randstad en dat dan niet alleen vanuit de rest van Nederland (dus van binnenlandse migratie), maar dus ook vanuit Europa/Wereld (dus van buitenlandse migratie), en waarbij het dan toch de vraag is of dat gezien de grenzen m.b.t. de duurzaamheid die zo worden bereikt toch niet beter is die groei van de bevolking over diverse delen Nederland te verspreiden.
In ieder geval is zo dat mogelijk de trek naar de Randstad gezien effecten Covid en dus de ervaringen met thuiswerken minder wordt, dus zou het goed zijn in bepaalde scenario’s daarmede ook rekening te houden.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de coronacrisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. De RSU geeft aan hoe we daarmee omgaan

100	Werk en werklocaties Wat voor wonen geldt, geldt in zekere zin in nog sterkere mate voor het creëren van vele extra arbeidsplaatsen, want ook dat trekt dus weer extra mensen van buiten de provincie aan, met dus ook een nog de grotere druk op de regio, dat ook vanuit het principe van het zogenaamde 'roltrap-model', waarbij jongeren allereerst naar de stad trekken en dan op latere leeftijd in wijdere omgeving een wat minder dynamisch woonmilieu zoeken.	In de RSU kiezen we er nadrukkelijk voor om in evenwicht te groeien. De aanwezigheid voor banen in de stad hoort daarbij. Volgens onderzoek landt een groot deel van de werkgelegenheid uit de regio in de stad Utrecht (70.000 van de 85.000 geprognotiseerde banen). Dat wil niet zeggen dat iedereen die in de stad werkt ook in de stad woont, of wil wonen. Goede verbindingen naar de omliggende gemeentes en de regio zijn daarom van belang. In het IRP wordt nadrukkelijk ingegaan op de relatie stad en regio.
100	Mobiliteit Hierbij zet de stad dus in op de transitie naar duurzamere vormen van vervoer, hetgeen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. uiteraard van harte onderschrijft (zie in deze dus o.a. ook de: 'Kracht van Utrecht 2.0). Centraal bij die transitie staat dan het 'Wiel met de (zeven) spaken'. Wel zou o.i. m.b.t. de schaalsprong die men m.b.t. het (H)OV en ook de fiets beoogt dus nadrukkelijk ook met de in bepaalde gebieden aanwezige waarden van natuur, landschap en ook cultuurhistorie rekening moeten worden gehouden. Meer in het bijzonder geldt dat dan bijvoorbeeld bij het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, evenals het verbeteren van het fietspad tussen het USP en Zeist(-West). Deze beide voornemens zullen afhankelijk van de gekozen tracés dus met grote effecten op de hier aanwezige ecologische waarden, inclusief ook de er voorkomende ecologische verbinding gepaard gaan (zie in deze dus ook de betreffende Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden'). Daarnaast ook op de ter plaatse aanwezige hoge cultuurhistorische en ook landschappelijke waarden, inclusief ook aardkundige waarden.. O.i. zou m.b.t. de tram, voor zover al wenselijk, dus gewoon van de reeds bestaande busbanen langs de Universiteitsweg en ook de N-237 gebruik moeten worden gemaakt, evenals m.b.t. het verbeteren van de	Wij zijn het met u eens dat een inpassing van een fietspad of hov baan zorgvuldig moet gebeuren, rekening houdend met cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

	fietsroute tussen het USP en Zeist(West) van de bestaande fietsroute langs de Bisschopsweg. Voor zover bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend heeft de gemeenteraad zich overigens wel al eerder tegen de verbreding van de A-27 bij Amelisweerd uitgesproken, hetgeen uiteraard gezien de effecten en ook de gevolgen voor aanwezige natuurwaarden die met deze verbreding in het geding zijn wordt gewaardeerd.	
100	Maatschappelijke voorzieningen Op zich goed dat ook aan dit thema bijzondere aandacht wordt gegeven, aangezien ook van belang voor o.a. de 'sociale cohesie', dus de 'inclusieve samenleving'. Wel is het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. opgevallen dat er ter hoogte van de Voorveldse/Voordorpse polder, dus de groene zone tussen Utrecht en De Bilt ten noorden van de Utrechtseweg, een zoekgebied van 3.5 ha voor aanleg van sportvelden wordt aangegeven. Nu maakt net ook dit gebied dus als een belangrijk 'stap-steen' deel uit van de ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie dus wederom de betreffende Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden'). In die zin zijn dus nog recent bijvoorbeeld faunapassages onder de Utrechtseweg (op grondgebied van de gemeente De Bilt) en ook de Biltse Rading (op het grondgebied van de gemeente Utrecht) aangelegd, evenals is door de gemeente De Bilt een gebiedsvisie voor dit gebied opgesteld (zie in deze dus ook: 'Gebiedsplan Voorveldse polder (gemeente De Bilt, 2020)'), met dus ook bijzondere aandacht voor de hier lopende ecologische verbinding. In die zin passen o.i. sportvelden hier dus op geen enkele wijze in, aangezien het gewoon om de 'laatste groene schakel' tussen De Bilt en Utrecht gaat met dus een belangrijke ecologische, landschappelijke, maar ook cultuurhistorische waarden, zoals die o.a. m.b.t. tot de NHW (zie in deze dus o.a. ook het rapport:	De Voorveldse polder staat aangewezen als zoekgebied voor sport en duurzame energie. Dat wil zeggen dat we gaan onderzoeken of er plek is voor deze functies. Ter bevordering van de natuur/ecologie heeft de provincie plannen om dit jaar nog maatregelen te nemen in het gebied ten zuiden van de Biltse Rading. Zie hiervoor: Voorveldse polder | provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl). Het haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke functies wordt samen met afwegingen voorgelegd aan het bestuur, als uitwerking van de RSU 2040.

‘De laatste schakel - De open groene ruimte tussen Utrecht, De Bilt en Groenekan (STL, 1990)’).

100

Energie
Duidelijk zal zijn dat de stad Utrecht wat betreft de energietransitie voor een enorme opgave staat, die door de groei van de stad nog veel groter zal worden. Ook hierbij is het dan toch de vraag hoe men daar dan nadere invulling aan wil gaan geven, dat dus ook rekening houdend met in verschillende gebieden aanwezige waarden.
Bezien we dan de in die zin in de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ gegeven (zoek)gebieden dan zijn deze dus aan de randen van de stad geprojecteerd, maar ook daarbij wordt dus niet aangegeven wat dat eventueel voor aldaar aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie betekent, terwijl het goed zou zijn als daar dus wel inzicht in zou worden gegeven.
Alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er een voorstander van is dat elke gemeente wel ook zelf de verantwoordelijk neemt voor de energietransitie waar zij samen met hun inwoners, bedrijven, etc., voor staat, acht zij het tegelijkertijd wel van belang dat bij de afweging waar dan zonnevelden en met name ook windmolens zouden moeten komen wel op een zorgvuldige wijze plaatsvindt, daarbij dus rekening houdend met daarbij in geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In die zin zou het o.i. dus goed zijn als de afweging op het schaalniveau van de RES als geheel plaatsvindt aangezien zo o.i. toch beter met gegeven waarden rekening kan worden gehouden (zie in deze dus o.a. ook de publicatie: ‘Natuur en landschap in de RES – Bouwstenen voor een natuur- en landschapsinclusieve energietransitie (Natuur- en Milieufederaties, 2020)’). Dat dus wel onder de voorwaarde dat daardoor uiteindelijk geen afwenteling van de verantwoordelijkheden plaats vindt en de doelen zoals

Voor grootschalige opwekking zien wij inderdaad met name aan de randen van de stad mogelijkheden die ook daar zoveel mogelijk gecombineerd worden met de andere opgaven. Hiervoor lopen op dit moment ook diverse initiatieven waarbij per locatie wordt gezocht naar zorgvuldige inpassing in het landschap, cultuurhistorische waarden, etc.. De RES geeft hiervoor een duidelijk kader dat bij projecten voor energieopwekking binnen de gemeente Utrecht gebruikt zal worden.
Dat neemt niet weg dat ook aan huidige en toekomstige (ver)bouw al strenge eisen worden gesteld om het energieverbruik te minimaliseren en zoveel mogelijk energie duurzaam op te wekken door bijvoorbeeld zonnepanelen en koude- warmteopslag. Helaas is dit onvoldoende om aan de eigen energiebehoefte te voldoen.

	deze dus in het: ‘Klimaatakkoord’ zijn vastgelegd dus niet zullen worden bereikt. Wat dat betreft is de urgentie van de aanpak van de klimaatverandering dus veel te groot, dat ook op wereldschaal.	
100	Hoogbouw Dan wil men dus overeenkomstig de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ dus ook echt veel hoger gaan bouwen, dus tot maximaal 105 m hoogte, dat dus niet alleen rondom CS Utrecht, waar dus al veel hoogbouw is, maar kennelijk rond alle knooppunten, dus ook op veel plekken in de periferie van de stad, met dus ook naar verwachting veel grotere uitstralingseffecten naar de landschappen die de stad omringen. Natuurlijk door hoogbouw wordt ruimte bespaard, maar ook daarbij zou dus o.i. wel ook nadrukkelijk naar uitstralingseffecten op de omgeving moeten worden gekeken. Meer in het bijzonder geldt dat o.i. dan met name ook voor het USP, dat ook nu al van verre het omringende landschap domineert. O.i. zou dus met name hier van een lagere hoogte moeten worden uitgegaan, dat ook rekening houdend met diverse historische zichtlijnen, zoals o.a. vanuit het landgoed Vollenhove naar de dom (zie in deze overigens ook hieronder onder het hoofdstuk ‘Gebieden’ en dan onder het hoofdje ‘Oost’ en dan USP).	In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder het USP met hoogbouw wordt omgegaan. Daarin wordt onder andere onderzocht welke effecten het heeft op het stadsilhouet en de diverse zichtlijnen in en rondom de stad.
100	Oost In dit hoofdstuk wordt dus bij de beoogde ontwikkelingen aan oostzijde stad Utrecht stilgestaan, zoals dus rondom het Knooppunt Lunetten en ook het USP. USP Nu loopt dus al enige tijd het proces rondom de: ‘Omgevingsvisie USP’, met dus ook de aandacht voor diverse aspecten en dus ook	Bij de gebiedsonderzoeken, die plaatsvinden na de vaststelling van de RSU, komen al uw vragen aan bod (samenhang en inclusiviteit).

waarden die daarbij van belang moeten worden geacht. Dat dus ook met een actieve burgerparticipatie.
In die zin is het toch allereerst de vraag hoe de in de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ aangegeven visie/koers voor het USP en waarbij daar toch grote opgaven landen, zowel m.b.t. werkgelegenheid, als ook wonen, met dus ook weer grote gevolgen voor de mobiliteit, dan past bij het proces zoals dat thans in het kader van de: ‘Omgevingsvisie USP’ plaatsvindt.
Nu ligt het USP dus in meerdere opzichten in een zeer kwetsbare omgeving, met o.a. in de nabijheid diverse landgoederen, zoals dus de landgoederen Oostbroek, Amelisweerd en Rhijnauwen. Maar dus ook de NHW die dus op de nominatie staat om door de UNESCO te worden voorgedragen als Werelderfgoed.
Dus blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in meer algemene zin toch de vraag hoe men de voor dit gebied beoogde ontwikkeling in verhouding ziet tot die waarden die de voorliggende visie eveneens beoogd te beschermen en waar mogelijk te verbeteren, zoals dus die van natuur, landschap en cultuurhistorie. Dat o.a. ook i.r.t. de hoogbouw tot 105 m hoogte die men hier kennelijk mogelijk wil maken, met dus een enorme uitstralingseffecten, niet alleen in ruimtelijk-visuele zin, maar ook qua licht, op de landschappelijke omgeving.
Daarnaast is dus de inzet in de visie er kennelijk ook op gericht om het USP (nog) beter met omringende kernen te verbinden, zoals dus met de gemeenten Bunnik, De Bilt en ook Zeist. Zo is er bijvoorbeeld het voornemen, zoals ook hiervoor al gememoreerd (zie dus ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.2.1: ‘Grote opgaven van Utrecht’ en dan onder het hoofdje ‘Mobiliteit’), om een nieuwe tramverbinding vanuit het USP in de richting van de Zeist (en mogelijk ook verder naar Amersfoort) te realiseren, evenals ook kennelijk een nieuw fietspad door de Lage grond naar Zeist(-West). Natuurlijk is het goed te bezien

hoe een transitie naar duurzame vormen van vervoer kan worden bereikt, maar dan dus wel zo dat met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie nadrukkelijk rekening wordt gehouden, hetgeen wat betreft de tram/het fietspad tussen het USP en Zeist(-West) o.i. dus goed mogelijk is door daarbij van reeds bestaande verbindingen gebruik te maken, dus wat betreft de tram van de bestaande vrije busbane langs zowel de Universiteitsweg als de N-237, evenals wat betreft de fiets van het bestaande fietspad van de Bisschopsweg.

Meer in het bijzonder heeft er recentelijk bijvoorbeeld nog een hele dialoog over het verplaatsen van het Ronald Mc Donaldhuis plaatsgevonden, dat ook in het kader van de Provinciale Omgevingsvisie. In die zin dus goed dat ook naar alternatieven wordt gekeken waarbij enerzijds recht wordt gedaan aan de bijzondere belang van het Ronald
McDonaldhuis, maar anderzijds ook aan de landschappelijke, cultuurhistorische (denk dus o.a. aan de NHW) en ecologische kwaliteiten van het gebied.
Ook zal dus het programma voor het USP (en ook dat voor het Knooppunt Lunnetten-Koningweg) er dus toe leiden dat er kennelijk ook in aanvullende zin nog dient te worden gezocht naar 2 x 3.5 ha aan sportvelden, waarbij dan eveneens de Voorveldse polder als zoeklocatie wordt aangegeven. Zoals dus ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.2.1: ‘Grote opgaven Utrecht en dan onder het hoofdje: ‘Maatschappelijke voorzieningen’ reeds aangegeven moet de locatie van Voorveldse polder o.i. voor de eventuele realisatie van sportvelden, evenals andere ruimtelijke ontwikkelingen, ongewenst/ongeschikt worden geacht gezien de ecologische betekenis van deze polder als groene schakel in de ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied, evenals de aldaar

In de inspraakreactie lijkt een tegenstelling beschreven te worden, terwijl de RSU juist beoogt de samenhang van alle opgaven te beschrijven. Op elke plek worden afwegingen gemaakt, op welke manier we de ontwikkeling van de stad in kwantitatief en kwalitatief opzicht kunnen versterken.

	aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden, inclusief ook de NHW. Dan zal het programma zoals dat overeenkomstig de ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ voor het USP wordt beoogt, dus leiden tevens leiden een vergaande druk op het omliggende (rijks)wegennet, waaronder ook de A27. Al met al is dus o.i. gezien de grote programma met dus ook alle gevolgen van kwetsbare waarden als die van natuur, landschap en cultuurhistorie niet alleen een algehele herbezinning op het programma voor de stad als geheel gewenst, maar in het bijzonder ook dat t.a.v. het USP. Dus zou ook in die zin toch alsnog naar de juiste balans moeten worden gezocht.	
100	3. Conclusie In algemene zin heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. waardering voor de integraliteit zoals deze overeenkomstig de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ wordt beoogd, met dus o.a. de introductie van een zogenaamde ‘(intelligente) barcode’. Wel zet zij dus grote vraagtekens/kanttekeningen bij de grote groeiopgave die de stad zich stelt, zowel met betrekking wonen, als werken, met dus ook weer gevolgen voor de mobiliteit en ook de energieopgave. Natuurlijk men kiest op basis van ‘barcode’ voor (o.a.) ‘Groen groeit mee’, hetgeen op zich natuurlijk mooi is, maar naar verwachting zal de stedelijke verdichting die met de beoogde ontwikkelingen gepaard gaat, evenals de druk op aan de stad grenzende landschappen en natuurgebieden uiteindelijk o.i. wel degelijk ook met bepaalde negatieve effecten gepaard gaan, zoals die op de leefomgevingskwaliteiten, maar ook op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In die zin is o.i. t.a.v. de gepresenteerde visie/koers toch een algehele herbezinning gewenst.	De barcode is er juist voor om te zorgen dat het gevaar dat u schetst zich niet gaat voordoen; Utrecht wil verdichten en vergroenen in balans; evenwichtig groeien.

101	Ik wil graag reageren op de RSU zoals die nu online staat. Allereerst complimenten: het is een mooi document dat heel helder en met ambitie neerzet waar de gemeente Utrecht naartoe wil. Ik ondersteun van harte de barcode en in grote lijnen de richting van het document en hoe Utrecht vorm wil geven aan haar groei.	Dank
101	Daarnaast heb ik 3 kritiekpunten. Als eerste het verschil tussen wat er al is en wat er gaat komen. De RSU gaat voornamelijk over wat er bij gaat komen: hoe gaan we een nieuwe wijk maken. Maar er staat des te minder in over hoe we omgaan met de wijken en buurten die er nu al zijn. Ik mis visie en strategie over hoe we die bestaande buurten en wijken de komende 20 jaar gaan veranderen. Dat hoeft vaak niet ingrijpend - maar stilstand is achteruitgang. Ik wil lezen hoe bijvoorbeeld Wittevrouwen er over 20 jaar uit ziet.	De bedoeling van de RSU 2040 is te beschrijven hoe de gemeente een evenwichtige stad kan maken, waarin de druk op bepaalde delen van de stad zal afnemen en op andere delen - waar dat kan - toenemen. Een belangrijk doel is ook om bestaande stad te versterken in (maatschappelijk) programma, werken, wonen en groen. Ook de openbare ruimte in de hele stad wordt kwalitatief beter. Zo is groot onderhoud aan bestaande wegen een kans om een kwaliteitsimpuls te geven aan de bestaande stad.
101	Als tweede dat raakt aan het eerste: een punt over de woonmilieus. Deze woonmilieus geven een Sim City weergave van een plekken die nergens in Utrecht te vinden zijn. Ik wil niet dat elke buurt er uit komt te zien zoals in die woonmilieus.	De woonmilieus geven een indicatie aan van hoe het betreffende woonmilieu er uit kan komen te zien. Het geeft aan welke ruimtelijke elementen er onderdeel van uit maken. Uiteindelijk wordt er voor elke ruimtelijke ontwikkeling een stedenbouwkundig plan/visie gemaakt waarin de locatiekenmerken van de bestaande plek uitgangspunt zijn. Elke (nieuwe) buurt krijgt hiermee zijn eigen identiteit en invulling van het desbetreffende woonmilieu. Het is geen doel om deze illustratie van de woonmilieus als blauwdruk te gebruiken.
101	Ten derde drie punten over Vleuten, De Meern en Haarzuilens. • In de RSU gaat het over 'de stad' en wat we daarmee gaan doen. Maar Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn dorpen binnen de gemeente Utrecht en die willen dat ook blijven. Een punt waarop dit	• Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn, zoals u terecht opmerkt, dorpen binnen de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht bestaat uit 10 wijken en deze verschillen van elkaar. Verschillen mogen er zijn. Met de uitdrukking ’10-minutenstad’ hebben wij willen

	ernstig misgaat in de RSU is de '10-minutenstad'. Dat is prima om in te voeren in de stad, maar we moeten dat niet willen voor de dorpen er omheen. De mensen daar zijn daar niet voor niks gaan wonen. • Er zit te weinig ambitie voor Vleuten, De Meern en Haarzuilens in de RSU. Ik wil niet dat er grootste woningbouwplannen komen in die dorpen, maar zonder ambitie om de dorpen levendig te houden, zullen de dorpen alleen maar achteruit gaan (zie het eerste kritiekpunt). Met voorzieningen als een theater (we missen nog een theater voor 300-400 personen in Utrecht!), creatieve werkplekken en het verbouwen van bestaande woningen naar ouderenwoningen/-complexen kun je ook in de dorpen het leven aangenaam houden. • Waarom nóg een zwembad aan deze kant van de stad? Er ligt er al één in het Maximapark...	benadrukken dat wij nabijheid, bijvoorbeeld van voorzieningen en groen, belangrijk vinden. Dat geldt ook voor de dorpen binnen de gemeente Utrecht. • Voor de dorpen Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn geen grote woningbouwplannen beoogd in de RSU 2040 en de toenemende vraag van ouderenhuisvesting is in beeld. In de RSU 2040 wordt een programma van circa 1.000 woningen extra benoemd voor het gebied Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. In de dorpen verwachten we kleinschalige initiatieven, zoals bijvoorbeeld op de locatie van Koedam tegels in De Meern of bij de Kloosterweide in het dorp Vleuten. In de omgeving Haarzuilens zijn er plannen op het gebied van natuur en recreatie. Het op peil houden van de voorzieningenstructuur (winkels, dienstverlening, onderwijs en zorg) in de gemeente streven we na. Dorpskernen nemen daarbij een belangrijke rol in. Ons aanbod aan culturele voorzieningen zijn passend voor de hele gemeente en aanvullend aan elkaar. Wij streven naar een goede spreiding van deze voorzieningen. In Vleuten-De Meern is er Castellum Hoge Woerd en in Leidsche Rijn wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de culturele voorziening Berlijnplein. Hierin zijn creatieve werkplekken voorzien. • De behoefte voor een extra zwembad komt voort uit een onderzoek naar extra overdekt zwemwater in de stad. De onderbouwing voor de uitbreiding met een extra zwembad in het Maximapark kunt u vinden in de raadsbrief van 18 december 2019.
102	N.a.v. het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wou ik bij deze reageren. Het viel mij op dat er ondanks de plannen voor een nieuw zwembad in het Maximapark/ Componistenlaan, geen extra aandacht is voor busverbindingen in deze omgeving waar ook voetbalvereniging Desto en de klimhal Neoliet gevestigd zijn. Momenteel is dit gebied, evenals het strand van de Haarrijnseplas (Strandboulevard) en	We hebben uw vraag doorgestuurd naar een collega. De Provincie gaat over de lijnvoering van de bussen.

	het naburige Terwijde-West niet of slecht met de bus bereikbaar. In par. 6.7 wordt er wel gesproken over een 'mobiliteitstransitie', maar dit lijkt zich met name te richten op de bestaande treinstations. In andere gebieden zoals Overvecht (par. 6.3) is wel specifiek aangegeven dat er betere busverbindingen komen. De aantrekkingskracht van dit gebied is nu al veel groter dan de directe omgeving op fietsafstand. Het is ook een startpunt voor het Maximapark en vlakbij is Restaurant Dengh gevestigd. De huidige inrichting brengt al steeds meer autoverkeer met zich mee. Goede busverbindingen zijn de enige manier om dit iets te verminderen, zeker met het nieuwe zwembad op komst. Het realiseren van een busverbinding met de Componistenlaan zou al een goede aanvulling zijn, maar waarschijnlijk zijn er nog wel meer mogelijkheden waar naar gekeken kan worden. Wellicht kan dit als aanvulling opgenomen worden of elders in andere plannen door de gemeente worden opgepakt.	
104	Een prachtig rapport. Je kunt er heerlijk in lezen en bladeren. Complimenten voor de samenstellers. Maar de ambities zijn niet wijs of moeilijk haalbaar? Het beeld dat wordt geschetst is erg rooskleurig. Neem het ‘klimaatadaptief maken’ van de stad dat dringend om een antwoord vraagt. Utrecht zet te hoog in met de bevolkingsaanwas. Ga niet uit van een stad waar plaats is voor 455.000 bewoners. Dat is een toename met maar liefst 30%. Die groeispurt loopt ook sterk uit de pas met de totale bevolkingsgroei die 9% bedraagt. Beloven dat “iedereen er welkom” is, is niet realistisch. Door de coronacrisis is er trouwens een trek uit de Randstad (ook Utrecht). Op het huidige ruimtebeleid waarbij gemeenten zelf de regie nemen en de sterkste wint bestaat terecht veel kritiek. Utrecht behoort tot die winnaars. Maar tegen welke prijs? De Ruimtelijke Strategie	We hebben er voor gekozen om te kijken hoe we een stad in balans kunnen maken waar we gezond kunnen leven. Groei is geen doel, maar wel hoe we met de groei om willen gaan. Utrecht is en blijft onverminderd in de breedte heel aantrekkelijk om te wonen, werken en verblijven. We willen met de RSU aangeven hoe we dat – met de groei in ogenschouw - zo kunnen houden. Wat de structurele effecten van de Corona pandemie op lange termijn zullen zijn, is nu nog niet te voorspellen. De RSU is afgestemd op regionale trajecten zoals het Integraal (Ruimtelijk Perspectief) en we werken nauw samen met provincie ,regio en rijk binnen UNED.

Utrecht 2040 maakt de kloof tussen stad en perifere regio's waar de voorzieningen verdwijnen, alleen maar groter. Meer bevolkingsspreiding en solidariteit tussen de regio's is wat er aan ontbreekt. Waarschijnlijk is dat ook de opinie van Utrechters.

Wat opvalt in RSU is de scheve verhouding van bevolkingssamenstelling. Utrecht schermt met de term dat het een jonge stad is. Logisch, want dat volgt o.a. uit de vele aanwezige onderwijsinstellingen en de bijhorende aantallen studenten. Meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens is alleenstaand. Is die opbouw gewenst?
Utrecht telt volgens de plannen in 2040 ongeveer 13% 65-plussers. Verhoudingsgewijs voor Nederland is dat weinig, dat zou bijna het dubbele moeten zijn. Door de vergrijzing is er veel behoefte aan ouderenwoningen. Maar Utrecht biedt ouderen nu al en ook straks onvoldoende kansen om hier te wonen. Geluiden dat Utrecht een 'pretpark wordt voor hoogopgeleiden' zijn dan ook begrijpelijk. Geen voorbeeld van een "inclusieve stad" die Utrecht wil zijn.
Utrecht is de laatste jaren al enorm gegroeid en dat merk je om je heen. Geen wonder, omdat het bedrijven makkelijker wordt gemaakt om zich hier te vestigen (Gemeentebegroting 2021). De leefbaarheid is nu al soms ver te zoeken. Utrecht staat op de ranglijst van groene steden in de onderste regionen (Groenmonitor WU). Straks wordt dat niet beter als er in de bestaande ruimte 60.000 woningen bijkomen en nog zo'n 70.000 arbeidsplaatsen. Het is moeilijk te geloven dat "al die mensen hier gezond en prettig kunnen wonen en leven", wat het eerste uitgangspunt is van de plannen.
Functieverandering, stapelen van functies, multifunctioneel ruimtegebruik, het zijn enkele van de methoden om de 'Utrecht 2040' te realiseren. Maar 'verstening' en leefbaarheid staan op gespannen voet tot elkaar. Warmte blijft hangen als de stad wordt volgebouwd. Groen

Als gemeente willen we graag een evenwichtige stad zijn. In opleiding, achtergrond, werkverdeling en meer. Wij sturen niet in huishoudingssamenstellingen. Het is globaal en nationaal wel de trend die is ontstaan in steden.
Feit is wel dat absoluut en relatief veel mensen met een theoretische opleiding in de stad Utrecht blijven. Dat zien we ook terug in de samenstelling van de huishoudens (zie bovenstaand). We zien dat ouderen langer zelfstandig blijven wonen. Doorstroming is wel een belangrijke ambitie.

moet dat opvangen. Sterker nog: “het landschap begint bij de voordeur”, staat in de plannen. Dat schetst een al te zonnig plaatje. Ook zonder groei vraagt hittestress om nieuw beleid wat nu onvoldoende gebeurt. Een voorbeeld is de nieuwe buurt Zijdebalen. Dat is duurzame bouw maar ook stenig wat weer tot een niet geringe mobiliteit van de bewoners leidt. Hoogbouw? “Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur”, valt te lezen. Een voorbeeld waar het misging is de Rabotoren. Dat is een spiegelende kolos, hinderlijk zichtbaar van grote afstand.
Gesteld wordt dat de “stad en het landschap om de stad met elkaar worden verbonden” om gemakkelijker in het buitengebied te komen en te recreëren. De natuur opzoeken buiten de stad? Die staat nu al onder druk. In de hele provincie Utrecht zijn de ambities voor woningbouw, mobiliteit en werkgelegenheid groot “behalve op het gebied van natuur en landschap”. Daarvoor waarschuwen Utrechts Landschap, Natuurmonumenten en Natuur- en Milieufederatie Utrecht. Volgens de “Omgevingsvisie 2020” staat dat de provincie de bouw toe van 44.000 woningen, maar verzuimt dus om hier een “natuuroffensief” tegenover te stellen
Samenvattend. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een plan bekeken door een roze bril. Maar Utrecht wordt straks een wel zeer drukke stad. Dat geldt zeker voor de binnenstad. Want het “blijft de ontmoetingsplek van de stad door zijn (boven) stedelijke voorzieningen”. Utrecht moet afstappen van de groeiambitie en moet over de stadsgrens durven kijken. Bedrijven moeten worden afgeremd om zich hier te vestigen. Uitstekend om de auto terug te dringen, maar het openbaar vervoer, de fiets- en wandelpaden kunnen de drukte straks niet aan. Daarnaast zijn er ook financieel nogal wat haken en ogen aan de strategie.
Utrecht haalt veel overhoop, wat voor de klimaatverandering ook nodig is. Tegelijk is het met de huidige plannen te verwachten dat de

	stad 20 jaar lang en langer een bouwput wordt. De geplande sprong staat haaks op het “streven naar een prettige, groene en veilige omgeving. Utrecht moet ervoor waken slachtoffer te worden van zijn eigen ‘succes’.	
105	Voor uw reactie verwijst u naar paragraaf 6.7 waarin Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern Wij willen onze zorgen en zienswijzen uiten omtrent: • Ruimtelijke ingreep 8: Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt. • Ruimtelijke ingreep 9: Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas. • Ruimtelijke ingreep 10: Zoekgebied zon- en windenergie in Polder Bijleveld. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt	Wij begrijpen uw zorg, maar zien ook dat de ruimte in de gemeente Utrecht schaars is. Wij zien kansen om in Ockhuizen drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Het gebied heeft een cultuurhistorische beschermde status waarmee we rekening zullen houden bij de verandering van het gebied. Ook zullen we rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en de eventuele hinder voor omwonenden. Voor het oppervlakte van 5Ha voor zonnepanelen dat nodig is om (naast de zonnepanelen op de daken van de woningen) Haarrijn energieneutraal te krijgen zijn in de omgeving geen alternatieven beschikbaar op gemeentegrond
106	Wij kennen Utrecht als een mooie stad, waar wonen, werken en recreatie samengaan. Een stad waar diversiteit en inclusiviteit centraal staan en waar sport en cultuur (in de breedste zin van het woord) een belangrijke rol speelt in de leefbaarheid en levendigheid van de stad. Buitenevenementen vergeten De Vereniging Evenementen Utrecht heeft dan ook met teleurstelling moeten constateren dat er in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	U geeft aan dat evenementen ontbreken in de RSU 2040. U hebt gelijk; wij realiseren ons de waarde van evenementen en voegen het toe in de RSU-tekst. U stelt terecht vast dat ruimte voor evenementen onder druk staat in Utrecht. Door de verdichting van de stad zal dit de komende jaren toenemen. Conform het evenementenbeleid van de gemeente vraagt dit om goede spreiding van evenementen over Utrecht. De daartoe benodigde planologische verankering en fysieke ontwikkelingen in de

(RSU2040) in het geheel niet gesproken wordt over (sport) evenementen of festivals, terwijl deze buitenactiviteiten van groot belang zijn voor de Utrechtse bewoners, stadsidentiteit en mentale gezondheid.

Cultuur, sport en leefbaarheid
Evenementen maken een belangrijk deel uit van de levendigheid van de stad en de diversiteit van het sport en cultuuraanbod. Uit een recent onderzoek naar de leefbaarheid van steden in het Steden & Streken Merkenonderzoek bleek dat Utrecht van plek 3 naar plek 1 is gesprongen, mede dankzij het evenementenaanbod. Sterker nog, één van de conclusies uit het onderzoek was: "Om de bewonerstevredenheid een positieve impuls te geven en in de top 10 verder te groeien, moet Utrecht de sfeer in de stad verder verbeteren. Culturele festivals en andere evenementen die de brede bevolking aanspreken, blijken hiervoor een geschikt instrument."

Tijdelijk, flexibel maar ook kwetsbaar
Het is voor het behoud van deze belangrijke evenementen in en rond de stad Utrecht van groot belang dat er in de RSU2040 ook aandacht is voor de unieke positie van buitenevenementen. Buitenevenementen maken tijdelijk gebruik van een gebied, en zijn daardoor kwetsbaar gebleken. Deze tijdelijkheid kan ook juist de kracht zijn van buitenevenementen, aangezien de evenemententerreinen ook beschikbaar zijn voor reguliere recreatie en groenvoorziening. De tijdelijkheid zorgt voor flexibiliteit, met het gevolg dat er op één locatie een divers aanbod aan sport en cultuur beschikbaar gesteld kan worden.

Helaas is de laatste jaren een aantal keer gebleken dat de ruimtelijke onderbouwing van evenemententerreinen vergeten wordt of gebrekkig is, waardoor het houden van evenementen op die terreinen moeiopenbare ruimte zal onderdeel uitmaken van de verdere uitwerkingen van de RSU 2040.

Zie onze reactie onder het kopje concreet.

lijk is of additionele vergunningen vereist. Voorbeelden zijn het Berlijnplein, Park Transwijk en Jaarbeursplein. Het is dus van belang dat er in de toekomst niet opnieuw evenementen worden vergeten in de Ruimtelijke Strategie of ruimtelijke plannen.

Ontwikkelen in samenwerking

Daarbij is niet alleen van belang dat het gebied formeel de bestemming evenementen krijgt, maar ook dat het terrein wordt ontwikkeld of (her)ingericht met het oog op dat gebruik. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van (groene) stroomvoorzieningen, water en riolering, maar ook voldoende verstevigde paden en open ruimtes. Het is van belang dat de gemeente bij dit proces ook de branche betrekt, zodat de wensen en mogelijkheden op elkaar afgestemd kunnen worden.

Evenementen in de 10 minuten stad

Als Utrecht toe wil groeien naar een “10-minuten stad”, dan moeten er ook buitenevenementen mogelijk zijn binnen deze gebieden. Niet alleen kleine en middelgrote, maar ook grote evenementen moeten binnen de gemeentegrenzen mogelijk zijn. De beschikbaarheid van meerdere evenemententerreinen is ook essentieel voor de spreiding van evenementen over plaats en tijd.

Gemis van locatie voor grote evenement

Op dit moment is er in Utrecht geen enkele geschikte evenementlocatie voor (zeer) grote evenementen beschikbaar. Organisatoren moeten dus telkens op zoek naar een tijdelijke locatie, die na een paar jaar vaak weer een andere bestemming krijgt waarbij buitenevenementen vergeten worden. In het nieuwe gebruik zijn evenementen dan niet geregeld, of wordt het terrein heringericht op een manier die evenementen praktisch onmogelijk maken. Deze problematiek zal de

komende periode, met het verdwijnen van Recreatieschap Midden Nederland, alleen maar actueler worden.

Belang van evenementen voor Utrecht
Evenementen zijn belangrijk voor de gezondheid, zowel fysiek als mentaal, van de bewoners van de stad. Ze dragen bij aan de populariteit en reputatie van de stad. Ze zijn een belangrijke bron van werkgelegenheid. Ze dragen bij aan de diversiteit en inclusiviteit van Utrecht. Buitenevenementen verdienen dan ook een prominente plek in de RSU2040, te meer omdat dit document ten grondslag zal liggen aan de toekomstige omgevingsbesluiten op basis van de nieuwe Omgevingswet.

106

Concreet
Wij verzoeken dan ook dat er in de herziene versie van de RSU2040 expliciet aandacht zal komen voor buitenevenementen. In het bijzonder:

- Buitenevenementen op te nemen en mee te wegen in de ontwikkeling van groen- en recreatiegebieden, met name met betrekking tot het nieuwe groen rond de stad;
- Pleinen geschikt te maken, en te houden, voor evenementen, in zowel de binnenstad als de nieuw te ontwikkelen kernen;
- Ruimte te zoeken (en te behouden) voor grote evenementen, in huidige parken maar ook op plekken waar landbouw of groen wordt verstedelijkt;
- Ten minste één evenemententerrein te ontwikkelen voor zeer grote evenementen in de gemeente (zie ter inspiratie het Amsterdamse Bos of Mailieveld);

Concreet
In de RSU 2040 zullen evenementen worden benoemd als onderdeel van de functie recreatie.
In de verdere uitvoering van de RSU 2040 zal specifieke aandacht zijn voor (grote) evenementen zowel op bestaande locaties als in nieuw te ontwikkelen gebieden. Hierbij is aandacht voor de planologische en fysieke kenmerken van de locaties en gebieden.
De wens tot het realiseren van 1 groot evenemententerrein zoals het Amsterdamse Bos of het Malieveld is gezien de daarbij behorende ruimteclaim niet aan de orde. Juist bij de ontwikkeling van nieuw recreatief en groen arsenaal rond de stad zetten we in op multifunctioneel gebruik. Het gebruik van een gebied voor vormen van intensieve recreatie zoals evenementen maakt daar onderdeel van uit.
Door het ontwikkelen van meerdere van dit soort gebieden op verschillende plekken en delen van de stad bieden we ruimte aan evenementen en spreiden we deze. Daarbij gaan we uit van enkele malen per jaar intensief gebruik.

	• De hierboven genoemde terreinen, van groot tot klein, ook formeel als evenemententerreinen te benoemen, te ontwikkelen en op te nemen in ruimtelijk plannen; • Het beschikbaar maken van voldoende locaties zodat de evenementen goed gespreid kunnen worden over de stad, waardoor de lasten en lusten eerlijk over de bewoners verdeeld worden; • Actief in overleg te gaan met de branche om een beter beeld te krijgen van de ruimtelijke randvoorwaarden en wensen voor buitenevenementen, zowel nu voor de RSU2040, als in de toekomt bij het ontwikkelen van omgevingsvisies	Graag gaan we met u in gesprek over de ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht
107	Met veel interesse hebben wij bovengenoemde documenten mogen bestuderen. Aangezien beide documenten zo met elkaar verweven zijn, sturen wij deze gebundelde reactie. Uiteraard onderschrijven wij vele van de in de documenten genoemde punten als het gaat om verantwoorde groei, duurzaamheid, evenwichtige verdeling gebruik en ontwikkelingen in winkel- en kantorenvastgoed. Toch zien wij een aantal punten waar wij vanuit Hoog Catharijne / Klépierre specifiek op willen reageren.	De RSU 2040 en Omgevingsvisie Binnenstad zijn afgestemd.
107	Winkelaanbod binnenstad De visie van Klépierre op winkelvastgoed wordt goed zichtbaar gemaakt in onze “Shop-Meet-Connect” strategie. Deze past volledig bij uw visie dat detailhandel zich ontwikkelt van pure verkoop naar meer beleving. Wij willen daarbij benadrukken dat de horeca een belangrijke rol heeft bij het functioneren van de detailhandel, naast de door de gemeente benoemde synergie met de cultuursector. Wel zal de gemeente zich moeten realiseren dat het fysiek kopen van producten nog steeds een belangrijk onderdeel blijft van de drijfveer voor de bezoekers aan de binnenstad om naar deze plaats te komen. Hier zal	Winkelaanbod binnenstad Omgevingsvisie Binnenstad gaat uit van vitaal hart van de stad. We zien o.a. door oplopen van structurele leegstand en gevolgen van online winkelen nu al de noodzaak om beweging in te zetten van kernwinkel- naar kernbelevingsgebied met mix van functies incl detailhandel, cultuur, horeca, werklocaties (blending en blurring). Samen met partners en belanghebbenden werken we al aan de eerste aanpak-leegstand en verdere transformatie van sommige winkelstraten naar straten met winkels en andere functies en voorzieningen. We denken

dus ook ruimte voor moeten blijven als het gaat om bereikbaarheid voor bezoekers en bevoorrading (hier komen wij later op terug).
In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt getwijfeld of het kernwinkelapparaat in de toekomst zal vergroten of verkleinen. Voor Corona was hier al een eerste stap zichtbaar door de toenemende leegstand in de binnenstad. Het is de verwachting dan ook dat er uiteindelijk minder winkelmeters nodig zijn. Sterke winkels die nu aan de randen van het KWA zitten, zullen verhuizen naar centralere plekken. De ruimtes die zij achterlaten kunnen dan – zoals al in het stuk wordt aangegeven - een andere functie krijgen, zoals bijvoorbeeld wonen.
Dit is ook meteen een zorg als het gaat om de ontwikkelingen voor de hele stad, zoals geformuleerd in de RSU 2040. Hierbij is het streven om van 1 naar 5 centra te gaan. De programmering op deze 4 nieuwe knooppunten zal ook zijn effect hebben op wat er in de binnenstad gaat gebeuren. De branchering van detailhandel in deze 4 nieuwe centra zal voornamelijk gericht moeten zijn op convenience (dagelijks gemak) voor het gebied waar het centrum zich op richt. Het centrum van Utrecht blijft op die manier de functie vervullen van een mix van dagelijkse en niet dagelijkse winkelfuncties, horeca en cultuur. En speelt door de wisselwerking tussen deze functies daarbij in op de trend van pure verkoop naar beleving.
Tevens staat dit nieuwe beleid van meerdere centra haaks op de huidige trend dat de waarde taxatie van de zogenaamde stadsdeelwinkelcentra negatief is, ten opzichte van de positieve trend van conveniencewinkelcentra en kernwinkelapparaten. Ook weer een signaal om zorgvuldig om te gaan met komende uitbreidingen.

dat binnenstad zich in uitstraling, sfeer en functies sterk blijft onderscheiden van nieuwere centra.

107

Toerisme
De stad Utrecht is voor de nationale en internationale toerist een interessante bestemming. Naast de historische binnenstad met al zijn aanbod zijn er de recente internationaal aansprekende ontwikkelingen

Toerisme
Omgevingvisie Binnenstad gaat uit van beheerste groei van toerisme, gericht op kwaliteit en nieuwsgierigheid in stad,kennis, cultuur en

	van TivoliVredenburg, Jaarbeurs en Hoog Catharijne. Wij onderschrijven de visie dat er ingestoken moet worden op kwalitatieve groei. Echter zal deze mate van groei gekwantificeerd moeten worden, zodat dit op proactieve wijze gefaciliteerd kan worden en het bedrijfsleven hierop kan inspelen. Voor ondernemend Utrecht zal de kwalitatieve recreatieve bezoeker een belangrijke versterking geven van hun business modellen. Het is dan ook van groot belang om toerisme als een kans te zien in plaats van een bedreiging en hier pro-actief op in te spelen.	mensen. Voorlopige stop op nieuwe hotels. Voorlopig voldoende voor groei. Particuliere vakantieverhuur (airbnb's) max 60 dagen/jaar.
107	Bereikbaarheid Zoals in het document aangegeven wordt, heeft Hoog Catharijne als winkelcentrum een bovenregionale functie. Dit wordt versterkt door een sterk winkel, horeca en cultuuraanbod in het andere deel van het centrum / kernwinkel apparaat. Naast goede OV faciliteiten en fietsverbindingen, is en zal de (elektrische) auto een belangrijke wijze van vervoer blijven voor bezoekers van buiten de stad. Goede bereikbaarheid van de diverse parkeergarages in de binnenstad blijft dus cruciaal voor het goed functioneren van deze bovenregionale functie. Wij sluiten ons volledig aan bij uitgangspunten notitie bereikbaarheid vanuit Centrummanagement Utrecht, hierin staat dat een auto vanaf de ring op ieder moment binnen 10 minuten in een van de parkeergarages rondom de singels (inclusief Springweg) moet kunnen staan. Doorgaand verkeer (zowel auto als fiets) zal via andere routes moeten lopen. Dit zal een grote uitdaging worden voor de gemeente, maar wij roepen u op om hier vol op in te zetten. Klépierre onderschrijft dus wat in de visie wordt genoemd, de vertraging op de binnen-as. Maar wij denken dat dit niet voldoende zal zijn. Er zullen duidelijke en snellere routes moeten komen en “knippen” waar het verkeer niet beïn-	Bereikbaarheid Wiel met spaken is de inzet. Voor bezoekers van de binnenstad komt zo mogelijk in toekomst parkeren op afstand en daarna overstap op andere vervoersmiddelen. De parkeergarages van Hoog Catharije blijven bereikbaar. Fietsparkeren wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd, met op straat in rekken/vakken voor kort parkeren fietsen en inpandig voor langparkeren. Bevoorrading/afvalinzameling: wordt zo mogelijk gebundeld. Utrecht wil dat de bevoorrading van de binnenstad in 2025 volledig uitstootvrij is. Hierover zijn afspraken gemaakt met ondernemers en vervoerders. Bij de praktische uitwerking van deze maatregelen worden ondernemers betrokken.

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

108

De inspraakreactie gaat in op:

- Relatie RSU 2040 en omgevingsvisie Binnenstad, wat betekent het voor de omgevingsvisie als de RSU is vastgesteld.
- Het belang van de binnenstad met haar bewoners en ondernemers
- Menging van functies irt de woonfunctie
- Schurende werking:
    - Geluidsoverlas van horeca
    - Genuanceerd mengen (duidelijke woonbuurten)
    - Ontbrekend woningbeleid
    - Mobiliteit
    - Rust of leefbaarheid
- Verhouding van de stad tot de binnenstad.

De RSU 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad zijn op elkaar afgestemd. De RSU 2040 is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn; de Omgevingsvisie Binnenstad heeft specifiekere kaders voor de binnenstad.
Wij zijn het met u eens met het belang van wonen en ondernemen voor de stad, aangevuld met onderwijs (Universiteit) en cultuur.

Wij onderschrijven de variatie in buurten. Het horecabeleid is er op gericht horecaontwikkeling meer te spreiden naar de wijken buiten de binnenstad. Bij het opstellen van gebiedsprofielen kan gemotiveerd afgeweken worden van het horecabeleid in overleg met alle stakeholders.

De RSU 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad onderkennen het belang van de woonfunctie in de binnenstad. De binnenstad is mix van functies, buurten verschillen. En die variatie is een kracht van de binnenstad die we graag willen houden. Dat betekent dat wij inzetten op wonen voor diverse huishoudens en doelgroepen (waaronder ouderen, gezinnen ,mensen met beperking, en betaalbare/sociale huur).
De woonfunctie is essentieel voor binnenstad. Daarom nemen we maatregelen om die te beschermen. Tijdelijke particuliere verhuur is gelimiteerd tot 60 dagen; short stay is verboden (sinds april 2020).
Verkamering en Splitsing is alleen mogelijk als leefbaarheid en openbare ruimte het toelaat (bijv. geluid; auto/feitsparkeren). Er zijn extra oppervlakte en geluidseisen. Gemeente onderzoekt/lobbyt bij Rijk voor zelfbewoningsplicht bij aankoop in de binnenstad voor betaalbare woningen, om speculatie te voorkomen en we onderzoeken de mogelijkheid van invoering 'voorwaarden voor goed verhuurderschap in combinatie met verhuurvergunning

Verblijf centraal slaat op de openbare ruimte. Verblijf is niet alleen voor bezoekers. Verblijf is ook een onderdeel van een prettige woonomgeving. Waar functies schuren zijn we van plan in de komende jaren met alle betrokkenen gebiedsprofielen te maken, gebaseerd op de identiteit en kwaliteit van de plek waarin we de ontwikkelingsrichting aangeven en afspraken maken over inrichting, gebruik en beheer van de publieke ruimte.

Qua mobiliteit staan lopen en dan fietsen in de binnenstad centraal. Auto's zijn te gast. De binnenstad blijft met de auto bereikbaar. De snelheid in de binnenstad is de snelheid van de voetganger, en daardoor is betere menging van voetganger, fiets en auto mogelijk Parkeren op straat wordt ontmoedigd.

In de omgevingsvisie staat leefbaarheid omschreven als een combinatie van rust en levendigheid, waarbij dit kan verschillen in de verschillende delen van de binnenstad.

De RSU gaat uit van vier nieuwe centra. Hierdoor komt de binnenstad niet (verder) onder druk te staan. De centra passen in de visie Utrecht dichtbij, de 10 minutenstad. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz

---

109

Het Mobiliteitsplan 2040 spreekt de ambitie uit om de rol van de auto terug te dringen. In de RSU wordt uitgesproken dat de stad een "10 minuten stad" moet worden. In tegenstelling tot het mobiliteitsplan staan in de RSU geen concrete doelstellingen over de modal shift. Dit bevreemdt ons om twee redenen: ten eerste is zo niet te toetsen in hoeverre de ruimtelijke inrichting bij draagt aan de modal shift, en ten

Een opmerking vooraf:

Veel van de vragen betreffen een nadere uitwerking van de RSU 2040. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op de

	tweede is niet na te gaan welke andere eisen er daarmee aan de infrastructuur gesteld moeten worden (bijv meer fietspaden, stallingen en e-deelautoplekken in plaats van parkeerplaatsen en autowegen).	lange termijn. Het Mobiliteitsplan is een uitwerking van het mobiliteitsvraagstuk uit de RSU Beide plannen zijn in samenhang met elkaar opgesteld.. Beide plannen zijn dus complementair. Het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij biedt veel ruimte voor nadere invulling. In het BO-MIRT is daarom ook afgesproken om drie verdiepende gebiedsonderzoeken te starten: USP Lunetten/Koningsweg, A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen. Op ons initiatief zal de verbinding met Overvecht daarin aan de orde komen. In het komend jaar in U Ned-verband de mobiliteitsvisie van het ontwikkelperspectief uitwerken tot een mobiliteitsstrategie voor de MRU (Zie voor meer informatie de raadsbrief over uitkomsten van het BO MIRT).
	Ervoor zorgen dat de stedelijke knopen ieder een eigen 10-minuten kern worden is een goed idee. Zo veel mogelijk wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen vergroot de sociale samenhang en maakt het mogelijk zo veel mogelijk lopend en fietsend te doen. In ieder gebied moet er daarvoor dan een balans te zijn waarin gelijke hoeveelheden wonen winkelen, werken en recreeren binnen fietsafstand van elkaar voorhanden zijn. Zo kunnen mensen kiezen dicht bij hun werk en clubs te wonen. (zie tabel in de inspraakreactie) Waarom worden er geen extra woningen gebouwd op de plekken waar vanuit mobiliteit gezien extra huizen gebouwd zouden moeten worden om zo tot 10-minuten wijken te komen.	Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies (zie paragraaf 5.1). We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt. Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem met lightrail en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte.
109	Om deze reductie (auto) te realiseren is parkeerbeleid van gemeenten een belangrijke factor. Wij zouden graag zien dat B&W dit ontwikkelpad {van Utrecht Nabij) integraal in de RSU opneemt en uitwerkt	Wij onderschrijven dat het parkeerbeleid een belangrijke factor is. Daarom komt dit onderwerp zowel in de RSU (op hoofdlijnen) als het

	voor de ruimtelijke ordening, het autoparkeerbeleid en beleid voor OV en deelvoertuigen.	Mobiliteitsplan (meer in detail) aan de orde. Zo staat in in beide documenten dat bij ruimtelijke ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit wordt toegevoegd, waardoor we de druk op de (parkeer)ruimte en het stedelijke wegennet beperkt houden. In Parkeervisie die gelijktijdig met het Mobiliteitsplan ter inzage heeft gelegen is dit verder uitgewerkt. Utrecht Nabij wordt komende anderhalf jaar verder uitgewerkt in onder andere een mobiliteitsstrategie en een regionale parkeervisie, waarin het ontwikkelpad wordt geconcretiseerd.
109	Kan uitgelegd worden dat alle locaties voor wonen, winkelen, werken en recreëren binnen fietsafstand van een hub van de OV ring of een 2e rings knoop komen ? Bijvoorbeeld lijkt het zuidelijke deel van Leidsche Rijn op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen, terwijl een busbaan over de A12 naar Papendorp voor de hand ligt. Ook het noordelijke deel van Zuilen en Overvecht lijkt op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen. Een doorsteek van Zuilen naar Noordwest kan daar wonen en werken snel verbinden.	Wij onderstrepen het belang van goede fietsverbindingen en deelmobiliteit (zie Mobiliteitsplan 2040). Doelen van het mobiliteitsplan zijn een schaalsprong voor de fiets en sturen op reisgedrag waar deelmobiliteit een belangrijk rol speelt. De RSU is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn. Het mobiliteitsplan 2040 gaat uit van de visie van de 10 minutenstad van de RSU waar nabijheid belangrijk is: we concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten. Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit. Door de nieuwe knooppunten neemt de druk op de binnenstad af.
109	Kan uitgelegd worden hoe er daar voldoende deelfietsen, fietsenstallingen komen zodat iedereen snel met fiets-OV-fiets bij een andere locatie kan komen? En dat er daar voldoende parkeerplekken komen	Hoe de gemeente verder invulling wil geven aan de deelmobiliteit wordt momenteel uitgewerkt. We kijken hierbij ook naar de mogelijkheden van een digitaliseringsstrategie.

	voor (deel-)fietsen en e-deelauto's komen zodat bijvoorbeeld ook iedereen uit de randgemeenten zich uitgenodigd voelt om via zo'n hub lopend of fietsend de stad in te gaan?? Deelfietsen en deelauto's zijn het meest effectief als ze 's nachts op woonlocaties staan, dan in de ochtend gebruikt kunnen worden om (eventueel via OV hubs waar anderen diezelfde fiets weer kunnen gebruiken) naar locaties waar werken en wonen zo dicht bij elkaar liggen. Terwijl de werknemer werkt, kunnen andere bewoners de deelfietsen en deelauto's dan weer gebruiken. We missen in 5.2.10 een digitaliseringsstrategie voor deelfietsen en deelauto's.	
109	We missen een uitwerking van hoe dit concept eisen stelt aan de ruimtelijke indeling. Wij missen ook het gezichtspunt dat 2/3 van de inwoners in de regio in de randgemeenten woont en velen hiervan voor werken, winkelen en recreëren op de stad zijn georiënteerd. Welke rol ziet de stad voor zichzelf in relatie tot de inwoners in de randgemeenten vanuit het perspectief van de 10-minutenstad. In hoeverre kunnen goed gekozen hubs in de randgemeenten bijdragen aan het halen van de gewenste doelen? De RSU verplaatst bedrijvigheid (winkels, werk) vanuit het centrum naar de stedelijke knopen. Dit juichen we toe. Maar wat is het idee voor de toeristen ? Worden die ook verleid naar de naar de stedelijke knopen ? Of wil Utrecht die (zoals in het huidige Amsterdam) concentreren in het centrum ? In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat de helft van het verkeer in Utrecht van en naar randgemeenten gaat. De ambitie hiervoor is het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 %. Dit houdt in dat er ook grote impact zal zijn op het winkelen, werken en recreëren in Utrecht	In de RSU 2040 is nabijheid van belang. Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken inde stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn oa gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk. We verbeteren de OV-, fiets- en multimodale netwerken (P+R en hubs), zodat veel huidige autogebruikers gestimuleerd worden om een ander vervoermiddel te gebruiken. Een groot deel van de autoreizen is minder dan 15km. Een afstand die prima te fietsen is, zeker met versterking van het (regionale) fietsnetwerk, zoals uitgewerkt in het mobiliteitsplan. Samenwerking in de regio gebeurt onder meer in U10 verband waar we werken aan een Integraal Ruimtelijk Perspectief en in UNED verband.

	van mensen uit de randgemeenten. In de huidige RSU missen we hier maatregelen: Moeten die mensen nu niet meer naar het centrum van Utrecht winkelen, maar bij de dichtstbijzijnde stedelijke knoop in de stad of de eigen gemeente ? Wat betekent dat voor het centrum / de Binnenstad ? Wat vraagt de stad van de randgemeenten en wat biedt te stad aan de inwoners van deze gemeenten? Hoe worden deze inwoners verleid tot voor de stad gewenste keuzes m.b.t. verplaatsingen en voorzieningen? Hoe wordt er beleidsmatig samengewerkt met de randgemeenten zonder dictaten vanuit de stad?	
109	Door de vermindering van de hoeveelheid autoverkeer zullen de snelwegen rond Utrecht ook minder verkeer te verwerken hebben. Welke vervolgstappen gaat B&W nemen. Wordt een deel hiervan herbestemd?	De gemeente verwacht niet dat de druk op de snelwegen rondom de stad zal verminderen. We zien in onze analyse, net als Rijkswaterstaat juist een toename, maar die betreft ons inziens vooral 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.
109	Stadsdistributie en goederenvervoer komen in het plan nog weinig ter sprake. Waar komen distributiecentra, hoe zorg je voor goede bezetting van besteldiensten en afhaalpunten ? Hoe kunnen (ver-)bouwverkeer, afval diensten etc. het wonen, winkelen, werken en recreëren voldoende ondersteunen?	We hebben in de RSU 2040 in paragraaf de paragraaf 5.2.5. Mobiliteit een het onderwerp Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd. Ook hier geldt dat de RSU een koersdocument op hoofdlijnen is.
109	In 2040 moet Utrecht volgens Zienswijze Provinciale omgevingsvisie, de omgevingsverordening en de PlanMER provincie Utrecht energieneutraal zijn, inclusief mobiliteit. Wat wordt de bijdrage van het RSU aan de klimaatopgave van “Parijs” en de EU, met medeneming van het hierboven genoemde Ontwikkelpad Utrecht Nabij? Hoe wordt aangetoond dat deze RSU past in de energievraag inclusief die voor	In de RSU staan zoekgebieden opgenomen voor duurzame opwekking van energie. We werken samen met de regio aan de Regionale Energiestrategie. We zetten in op het stimuleren van elektrisch vervoer (zie ook het strategisch plan Utrecht laadt op voor 2030).

	mobiliteit, wetende dat een deel van de auto's in Utrecht nog niet electrisch zal zijn ?	
109	Ondanks de door de 10-minutenstad toegenomen mogelijkheden om in de omgeving van de woning te winkelen, werken en recreëren zal er verkeer blijven tussen de nieuwe stadsknopen, randgemeenten en andere knopen in de randstad (denk aan Amsterdam-Zuid, Den Haag, Haarlem, Rotterdam). Dan is het nuttig om de HOV ring aan te sluiten op snelwegen, zodat er in ieder geval in de spits directe snelbusverbindingen naar iedere stadsknoop aan te kunnen bieden. Dit zal ook Utrecht CS ontlasten.	Snelbusverbindingen kunnen goed aansluiten op de te realiseren P+R's in de regio. Zie paragraaf 6.5 van het Mobiliteitsplan 2040 waar deze voorzien zijn. Deze P+R's liggen aan het Wiel met Spaken en nabij op- en afritten van snelwegen. Op delen van het wiel zien wij kansen voor zogenoemde BusRapidTransit systems, die gebruik maken van de snelwegen.
109	Kunt u concreter aan geven hoe u het thema inclusieve /rechtvaardige stad in de RSU hebt getoetst voor alle groepen bewoners en ondernemers in de gemeente en in de regio. Hoe kunnen alle groepen bewoners (denk aan inkomen, handicap of afkomst) profiteren van de voordelen van de 10-minuten stad ? Is er voldoende betaald aanbod voor iedere groep, en wat voor inrichting helpt hen verstandige vervoerskeuzes te maken ?	De "inclusieve stad" is een van de stadsprofielen in de RSU 2040. De inclusieve stad; een stad waarin economische waarde, groei en efficientie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. In het Mobiliteitsplan staat Hoe dit gestalte krijgt wordt nog uitgewerkt. In het mobliteitsplan 2040 is de Visie vervoer voor iedereen opgenomen, waarin de inclusieve stad qua mobiliteit als wat verder is uitgewerkt.
109	Voorts maken we enkele specifieke opmerkingen bij de volgende teksten in de RSU Pagina 5: Dat doen we samen met de regio, de provincie, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad.	Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken, regionale mobiliteitsstrategie etc precies wordt ingericht. UNED heeft een eigen website (www.programma-uned.nl) en een nieuwbrief. Daarin staat actuele informatie ook over participatie.

	Hoe worden bewoners bedrijven, instellingen en overheden uit de regio betrokken ? Hoe worden de afspraken uit het Ontwikkelpad gecommuniceerd? Het ontwikkelpas en de verandering naar meerdere stedelijke knopen gaat voor hen ook nogal wat betekenen. Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040. Een 10 minuten stad werkt pas als er voldoende mogelijkheden zijn wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen. Welk economisch beleid is er voor nodig om er voor te zorgen dat 50 % van de activiteiten binnen de eigen stedelijke knoop wordt gedaan ? Te denken is aan subsidies voor winkels en bedrijven, en eisen aan huurprijzen en huurvoorwaarden. En hoe wordt geborgd dat dit beleid ook uitgevoerd wordt ? Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040. Een 10 minuten stad werkt pas als het ook leeft onder de bevolking. Wat zijn de plannen om vanuit de huidige kracht bewoners en ondernemers te helpen deze beweging te maken ?	De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vormen de inzet van de stad voor de regionale programma's. De RSU 2040 gaat uit van de kracht en de kwaliteiten van de stad. In de reactienota staat wat al is gedaan op het gebied van participatie en communicatie. Bij de verdere uitwerking van de RSU2040 in ruimtelijke plannen etc. worden inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken. Hiervoor we het participatiebeleid en de participatieleidraad van de gemeente.
110	Graag vestig ik uw aandacht op het goederenvervoer. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht moet brede aandacht komen voor de noodzakelijke bereikbaarheid voor goederenvervoer in de stad. Bevoorrading van de stad is een essentieel onderdeel van de maatschappelijke ontwikkeling van een stad en het welzijn van de bewoners. Te vaak komt het voor dat goederenvervoer wordt vergeten en koppelkansen met andere vervoersstromen/modaliteiten, bijvoorbeeld OV+ Goederen Hubs, over het hoofd worden gezien en in vervolguitwerking van programma's en plannen niet voorkomt. Juist het benoemen in visie documenten garandeert aandacht en uitwerking voor logistieke vraagstukken in de gemeente.	We zijn het met u eens. In de definitieve versie van de RSU wordt goederenvervoer specifieker verwerkt. In meer detail zal dit ook uitgewerkt worden in het Mobiliteitsplan.

111	In reactie op concept Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 het volgende. DePlaatsmaker en De Nijverheid hebben de afgelopen 3 jaar in het Werkspoorgebied tussen de Nijverheidsweg en Nijverheidskade ruim 5.000 m2 ateliers, werkplaatsen, culturele (oefen)ruimtes en creatieve werkplekken gecreëerd. Dit sluit aan bij de visie die voorligt aangaande het Werkspoorgebied en de ambitie van de gemeente Utrecht en voorziet in de behoefte dat er een groot tekort is aan betaalbare creatieve werkplekken. Overigens vinden wij de stadsbrede ambitie aangaande het realiseren van creatieve werkplekken in de RSU niet tot zijn recht komen maar hier reageren wij op in een aparte reactie met andere creatieve huistvesters. In de RSU wordt de ambitie om het Werkspoorgebied verder uit te bouwen als creatieve broedplaats ook onderschreven. Wij staan hier volledig achter. Vooral ook omdat dit gebied één van de weinige plekken is waar dit nog kan. Om deze ambitie waar te maken is het van groot belang dat rond en in dit gebied geen (extra) woningbouw komt. Ten eerste is de huidige geluidszonering van groot belang gezien veel activiteiten die bovenmatig geluid produceren. Ten tweede zal dit de grondprijzen opdrijven waardoor er geen ruimte meer is voor (betaalbare) creatieve werkplekken. In de huidige plannen is op pagina 138/139 bij Noordwest aangegeven onder punt 11: Transformatie bedrijventerrein tot: Nieuwe verdichting: gemengd stedelijk milieu. Dit biedt dus de mogelijkheid tot wonen. Wij zijn van mening dat het hier realiseren van woningbouw een grote bedreiging vormt voor het Werkspoorgebied en in het bijzonder voor De Nijverheid en de Havenloods/tuin (DePlaatsmaker). Het zou het Werkspoorgebied dan ook ten goede komen deze locatie	Wij onderschrijven uw standpunt om het werkspoorterrein te behouden als werkterrein, woningbouw niet toe te staan en het terrein uit te bouwen als creatieve broedplaats. Deze ambities zijn als zodanig omschreven in hoofdstuk 6.2. De tekst onder punt 11 (pagina 138) waar u naar verwijst gaat om een strook bedrijvigheid in de Schepenbuurt. De intentie binnen RSU en visie Werkspoorkwartier is om een deel van het bedrijventerrein Scheepenbuurt te bestemmen tot woningbouw. Dit betreft slechts een relatief kleine strook aan de Cartesiusweg. De rest van de locatie valt binnen milieucontouren van bedrijven op Lage Weide en Werkspoorkwartier zelf. De RSU gaat van het principe uit dat we bedrijvigheid de ruimte willen blijven bieden binnen de bestaande milieucontouren.

	specifiek op te nemen als creatieve bedrijvigheid en mee te nemen onder punt 14 van pagina 138. Naast het vergroten van de kans de bestaande creatieve werkplekken/broedplaatsen in het Werkspoorgebied te behouden voor de toekomst, biedt het ook de mogelijkheid hier rond de 20.000 m2 creatieve bedrijvigheid te realiseren. Dit zou een hele mooie stap zijn kijkend naar de groeibehoefte van 80.000 m2. Bij deze het verzoek de RSU op dit punt aan te passen en te kiezen voor: 'Nieuwe verdichting, werklocatie' en dan bij voorkeur specifiek t.b.v. creatieve werkplekken. Wij vernemen graag uw standpunt in deze en komen wij onze visie graag toelichten.	
112	De reactie betreft een specifieke locatie nabij de admiraal Helfrichlaan en de Overste Den Oudenlaan. Inspreker heeft plannen voor de ontwikkeling van de locatie met een aantal gebouwen. In de RSU wordt deze locatie als nieuwe locatie voor veldsport aangeduid. Dit zit de beoogde woningsbouwontwikkeling van inspreker in de weg.	De RSU is een stedelijke ruimtelijke koers van de stad. Voor deelgebieden is ingegaan op de verschillende opgaven, maar uitsluitend op hoofdlijnen. Zoals u wellicht weet is de gemeente bezig een onderzoek te starten naar de herontwikkelingsmogelijkheden van sportpark Nieuw Welgelegen. Dit onderzoek is echter nog niet gestart en de ideeën van sportvereniging Zwaluwen (één van de gebruikers van het sportpark) zullen we daarbij betrekken. De opgave is om daar de veldsportcapaciteit uit te breiden. Dat vraagt om een goede afstemming met omliggende potentiële ontwikkelingen en eigenaren. Wij gaan daarom graag het gesprek daarover met u aan. Op die manier kan er een integrale afweging komen van de verschillende (stedelijke) opgaven in het gebied. Naast de opgave voor wonen is er namelijk ook een opgave voor sport, groen, zorg, etc.
113	Bij deze geven we graag een inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, dat wil zeggen, op een onderwerp dat op zich maar een klein detail is in het geheel van de RSU, maar voor ons als	De RSU bevat de ruimtelijke strategie van Utrecht op hoofdlijnen en geeft niet de exacte invulling voor specifieke projecten of van bijvoorbeeld (het bebouwen van) parkranden. In algemene zin geldt dat veel

bewoners van Overvecht toch van wezenlijk belang: het voornemen de parkranden in Overvecht te bebouwen.
Wij als omwonenden van het park aan de Papyrusdreef kwamen er in december 2020 bij toeval achter dat de Werkplaats al een half jaar eerder, in mei 2020, een document had gepubliceerd, het Startproduct, met daarin opgenomen (in Deel B: Buurtprofielen) een plattegrond waarop bebouwing stond geprojecteerd van ons park aan de Papyrusdreef, alsmede van andere delen van Park de Gagel. Wij als direct betrokken omwonenden waren daarover niet geïnformeerd. In 2007/2009 was er in het kader van het gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt ook sprake van een voornemen ons park te bebouwen, maar na een bewonersconsultatie besloot de toenmalige projectgroep het college te adviseren niet te bouwen in ons park. Dit is vervolgens ook als zodanig bekrachtigd met de vaststelling van het gebiedsplan door de gemeenteraad op 19 november 2009. Naar aanleiding van de nieuwe bouwplannen van de Werkplaats hebben wij vervolgens in december 2020 een brief geschreven aan de Werkplaats en aan gemeenteraadsleden. Dat heeft geleid tot een gesprek met de Werkplaats, waarin ons werd verteld dat de betreffende plattegrond slechts indicatief bedoeld was, een voorlopige verkenning van de mogelijkheid de parkranden te bebouwen. Tevens was onze brief mede aanleiding voor de raadsmotie M22 ‘Geen groen voor poen 3.0 in Overvecht’ van 21 januari 2021, waarin de raad aangaf het ‘onwenselijk’ te vinden ‘om bij eventuele nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande - waardevolle - groen aan te tasten’.
Dat gaf ons de indruk dat de kwestie van het bebouwen van de parkranden op zijn minst nog volop in discussie is, in het gesprek zowel met bewoners van Overvecht, als tussen gemeenteraad en college.
Vervolgens kwamen wij er achter, opnieuw per toeval, dat in de RSU echter al wordt voorgesorteerd op bebouwen van de parkranden. In paragraaf 6.3 Overvecht staat op p. 140 onder het kopje ‘Opgaven parkranden van Overvecht op dit moment niet direct zijn verbonden met de bebouwing die er om heen staat. Dat wil zeggen geen directe toegangen, kelders en muren zonder ramen en veel lange gesloten bouwblokken met weinig verbindingen. Het duidelijk vormgeven van de randen van parken en het toevoegen van functies (bv voor ontmoeten of sporten) in de parken kan de gebruikswaarde van parken vergroten.
De RSU bevat geen vastomlijnde plannen om uit te voeren. De verdere uitwerking van gebieden gebeurt in andere processen. Bij alle ruimtelijke plannen geldt dat een participatie- en inspraakproces doorlopen wordt. Daarin komt de afweging zoals u die beschrijft aan de orde.
Zoals aangegeven in de RSU is de richting binnen alle buurten van Overvecht het realiseren van wijkverbetering door middel van onder meer een betere woningdifferentiatie en meer menging verschillende functies. Groen in de wijken en in het bijzonder de bestaande hoofdgroenstructuur is daarbij van groot belang, zoals ook in deze RSU beschreven. Binnen de aanpak Samen voor Overvecht werken we verder met veel partners en bewoners intensief aan het verbeteren van de wijk.

Overigens is het Startproduct van Werkplaats Overvecht door hen opgesteld. Zij hebben dit gedaan op basis van hen van wijkontwikkelingen in andere steden en hun kennis van de wijk Overvecht. Het bevat nuttige ideeën voor de wijk Overvecht, maar is niet een gemeentelijk document.

voor Overvecht tot 2040’ vermeld: ‘Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden [vetgedrukt door ons].’

De term ‘versterken parkranden’ wordt hier geplaatst in het kader van de verdichtings- en mengingsopgave van Overvecht, en laat zich daardoor, mede met de voorlopige schets van de Werkplaats in het achterhoofd, moeilijk anders lezen dan als ‘bebouwen van parkranden’. Daarbij is in de tekening op p. 143 het zogenoemde groene raamwerk getekend. Daarbij valt op dat niet al het bestaande groen als zodanig op de tekening gemarkeerd staat. Zo is de noordelijke lob van het Gagelpark, waar ons park aan de Papyrusdreef deel van uitmaakt, over de gehele lengte op zijn smalst getekend. Natuurlijk is deze tekening slechts indicatief en grofmazig, maar het laat een interpretatie open waarbij de bredere delen, hoeken en uitsteeksels niet tot het groene raamwerk gerekend worden en dus bebouwd kunnen worden. De indicatieve, voorlopige schets in het Startproduct van de Werkplaats heeft laten zien hoe dit uiteindelijk zou kunnen worden ingevuld: bebouwing in het Gagelpark op plekken die nu op een andere wijze goed gebruikt worden, zoals het spetterbadje, de Johan Cruijff Court, de Voedseltuin, het voetbalveld en ons park aan de Papyrusdreef.
Kortom, hoewel bouwen in de parkranden op zijn minst omstreden is, zowel onder bewoners als in de gemeenteraad, en het laatste woord daar nog niet over is gezegd, lijkt het erop dat in het concept van de RSU de keuze al gemaakt is om de parkranden te bebouwen. Bewoners zijn bij deze keuze niet betrokken, en het is de vraag hoeveel ruimte dit nog laat voor inspraak verderop in het traject. Deze passage in het RSU suggereert dat er misschien nog wel te praten valt over het ‘hoe’ en het ‘waar’ van bouwen in het park, maar dat de

vraag ‘óf’ met de vaststelling van de RSU een gepasseerd station is. De RSU is immers bedoeld als richtinggevend en bepalend document voor allerlei ontwikkelingen in ook onze wijk, onze buurt en ons park. Het Omgevingsprogramma en de plannen van de Werkplaats zijn daar in principe slechts een uitwerking van, en bij het ontwikkelen daarvan zal men zich dan kunnen beroepen op deze passage over bouwen in de parkranden van de dan door de gemeenteraad goedgekeurde omgevingsvisie zoals neergelegd in de RSU.
Daarom pleiten we ervoor de term ‘versterken parkranden’ in het kader van de beschreven verdichtingsopgave te laten vervallen, en in de tekening het bestaande groen duidelijker te markeren. Zo niet, dat wil zeggen, als het voornemen de parkranden te bebouwen toch in de RSU zal worden vastgelegd, dan kan en mag dat niet gebeuren zonder uitvoering beraad in en een besluit daartoe van de gemeenteraad, voorafgegaan door een degelijk participatie- en inspraaktraject met en voor bewoners. Daarbij dient dan een goede afweging gemaakt te worden tussen de winst aan woningen, en het verlies van de sociale en ecologische functie van het groen ter plaatse. Dán pas kan het resultaat van die afweging in een omgevingsvisie zoals de RSU2040 worden opgenomen.
Hartelijk dank voor uw aandacht voor onze reactie.

114

Hieronder mijn inspraakreactie op de RSU 2040
Leefbaarheid van de groeiende stad waarborgen
De tekst in het Voorwoord (blz. 5) "Hoe gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is", de "leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen" en in de Samenvatting nog "Gezond stedelijk leven voor iedereen versterken", "De menselijke maat in de stad bewaren" en "Hoe voldoende ruimte geboden kan worden om Utrecht moet een gemêleerde stad blijven met ruimte voor iedereen en groene gebieden voor iedereen. Dat is de ambitie van de RSU.

Vraag 1,2 en 3
De visie van de RSU (de 10 minuten stad) gaat er van uit dat voorzieningen voor dagelijks gebruik dichtbij beschikbaar zijn. Daardoor beperken we de mobiliteitsstromen binnen de stad en dus ook de druk

veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad". Deze teksten stemde mij optimistisch.
Ook schrijft u in de RSU 2040 (blz. 34) "Hoogbouw is geen doel op zich" en veelvuldig kom ik de zin tegen "Het waarborgen van de menselijke maat".
In de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen
De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit.
Mijns inziens is de menselijke maat straks in de compacte stad Utrecht ver te zoeken. En daarbij de bestaande omliggende wijken zwaar te belasten door vele fietsers door goed functionerende wijken te sturen.
Zeker in de immens vol te bouwen wijk 'Merwede' is het onmenselijk vele bewoners zo op te hokken. Het is niet realistisch de particuliere auto bijna geheel uit het staatbeeld en de stad te verbannen; ook al blijven invalide parkeerplaatsen bestaan. Het is een utopie te denken dat het allemaal in de stad past!
Advies: De niet eenzijdige woningbouwprojecten zouden beter over de stad moeten worden verspreid en vergeet daarbij de randen van de stad en buitengebieden van de stad niet.
Voorkomen moet worden dat Utrecht een stad wordt van alleen yuppen, expats, ouderen en studenten, Utrecht moet een stad blijven waar ook gezinnen met een middeninkomen en kinderen prettig kunnen blijven wonen.
Advies: Zorg ervoor dat Utrecht een gemêleerde stad blijft met ruimte, ook groene ruimte, voor iedereen.

Vraag1: Hoe voorkomt u dat er teveel mensen in de stad elkaar in de toekomst "niet in de weg" lopen?

op de bestaande stad. Daarnaast verhogen we de kwaliteit van de bestaande stad, onder andere door het toevoegen van groen en herstructurering van de bestaande straten. In de RSU en het Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht is het doel niet om de auto's volledig uit het straatbeeld te weren; wel is het doel het autoverkeer niet verder te laten groeien en ruim baan te geven aan voetganger en fietser. Daarnaast verbeteren wij het Openbaar Vervoer. Ook wij vinden dat Utrecht een stad voor iedereen moet blijven; daarom wordt in de RSU ook veel aandacht besteed aan diverse woonmilieus en een rijk aanbod aan voorzieningen.

Vraag 2: Blijft er nog ruimte over om elkaar 'op gepaste afstand' te ontmoeten en te bewegen?
Vraag 3: Is Utrecht in de toekomst 'pandemie proof'?

114

Groen in de stad/Versnippering van groen
Op blz 75 schrift u: "De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving."
"Groene buitenruimte binnen loopafstand van elke woning" en "verbinding met ander groen voor groene ommetjes".
En op blz. 76 dat bij groei van de aantal inwoners ook het groen in de stad moeten groeien.
Uitgangspunten daarbij zijn o.a.: "Minimaal 75m2 groen per woning", "streven naar minimaal 40% groen in ieder buurt als ondergrens", "het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad. Dat stemt de lezer weer vrolijk evenals te lezen op blz, 90: Centrum Stedelijk gebied: De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen.
Ik zet daar wel vraagtekens bij. Gevelgroen is weliswaar groen maar compenseert niet het op 'maainiveau betreedbare groen' in de openbare ruimte.

Door de bouw van extra bruggen over het Merwedekanaal versnippert u juist bestaand groen en verstoort u een goed functionerend plantsoen, kapt u monumentale bomen en ontneemt u veilige speelgelegenheid voor kinderen. Het is geen optie om dat elders buiten de wijk te compenseren. U ontwricht goed functionerende wijken.
Vraag 4: Waarom ontneemt u kinderen een veilige speelruimte door uitbreiding van het fijnmazige fietsnetwerk dwars door bestaande wijken?

vraag 4 en 5: Met het aanleggen van een fiets- en wandelnetwerk wordt een afweging tussen het lokale belang en het belang van het netwerk (verbindingen in de stad) gemaakt.. Specifieke antwoorden over de bruggen Merwedekanaalzone vindt u in de Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', paragraaf 2.6, 2.7 en 2.8
Vraag 6: Groen is een belangrijk aandachtspunt in de RSU, we hebben zowel aandacht voor de vergroening van de bestaande wijken als het toevoegen van groen in en om de stad.
Vraag:7: De RSU gaat niet in op specifieke plekken voor jongeren om te chillen maar we onderschrijven dat deze plekken er moeten zijn in een stad zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. Waar en hoe hangt van de context af. Uiteraard kijken wij naar het beperken van de overlast die dit mogelijk geeft voor de omgeving.

	Vraag 5: Waarom wilt u korte ommetjes realiseren ten koste van bestaand groen in de wijk? Vraag 6: Blijven er nog groene rustige plekken over in de stad voor mensen die niet naar buiten de stad kunnen om rust te zoeken? Vraag 7: Waar kunnen jongeren nog plek vinden om te chillen, zonder overlast te geven voor de buurt?	
114	Woningbouw en woonomgeving In hoofdstuk 5.2.2 (blz. 85) schrijft u dat de gemeente ook een gevarieerd aanbod van woningen wil toevoegen. Waaronder ook grondgebonden woningen en een goede mix van verschillende woningentype en grootte. Advies: Een goede mix van gevarieerde woningen is een goed streven, dat vooral ook in de wijk Merwede (Merwedekanaalzone deelgebied 5) gestalte dient te krijgen. Zeker waar het betaalbare middenkoop en midden-huur woningen betreft. Vraag 8: Komen er in de wijk Merwede ook grondgebonden woningen en gezinswoningen in de prijsklasse midden-huur en midden-koop en hoeveel van deze woningen komen er?	In de RSU hebben we een beschrijving gegeven van Utrechtse woonmilieus waarbinnen de verschillende woning-typologieën in verschillende verhoudingen terugkomen. In de inspraakversie zijn deze woonmilieus echter nog niet verbonden aan de grote ontwikkelingen. Dat hebben we alsnog gedaan. Voor de Merwedekanaalzone liggen de omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone en het Stedenbouwkundig Plan Merwede voor aan de raad ter besluitvorming. Hierbij horen ook de visie en afspraken over het woningbouwprogramma voor Merwede.. In het plan Merwede is gekozen om te bouwen in hoog stedelijke dichtheid van 6.000 woningen op 24 hectare. Het woningbouwprogramma bestaat veelal uit appartementen. Van de 6.000 woningen wordt (naast Pax, Max et Lux) 30% sociale woningbouw en 25 % middel-dure huur en -koop gerealiseerd. Naast variatie in categorie zal er ook variatie zijn in oppervlakte van de woning. Hiermee maken we wonen in Merwede bereikbaar voor een grote groep mensen waaronder gezinnen
114	Wonen en Barcode Borging "planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode". In hoofdstuk 7.4 (blz 187) Sturen en monitoren op implementatie	Het afwegingskader wordt uitgewerkt en via de reguliere bestuurlijke route bij de Voorjaarsnota voorgelegd aan de gemeenteraad.. 9. en 10. Het gaat om grootschalige ontwikkelingen in de stad en de integrale barcode voor de stad. We zullen waarschijnlijk (uitwerking

	van RSU 2040. De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix: (Groeit groen mee? Is mobiliteit gewaarborgd? Lopen voorzieningen in de pas? Indien aan één of twee dimensies niet volledig aan de voorwaarde van de barcode wordt voldaan, kan ontwikkeling niet worden voortgezet wanneer niet voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Periodieke monitoring wordt geconcretiseerd in de Voorjaarsnota 2021. Vraag 9: Hoe worden bewoners betrokken bij het opstellen van regels voor monitoring bij grootschalige ontwikkelingen? Vraag 10: Hoe worden bewoners betrokken bij monitoring?	komt in de implementatiestrategie) de bevindingen jaarlijks aan de raad voorleggen in het Meerjaren Perspectief Ruimte. Bewoners kunnen dit stuk raadplegen.
114	Hardheidsclausule Ontwikkelaars Met private ontwikkelaars in de stad worden overeenkomsten gesloten. Vraag 11: Hoe blijven de voorwaarden gehandhaafd en geconcretiseerd bij eigendomsoverdracht naar andere private partij/ontwikkelaar? Vraag 12: In hoeverre moeten ontwikkelaars zich houden aan de barcode? Vraag 13:Hoe zijn de huurprijzen van sociale- en midden huurwoningen en verkoopprijzen van goedkope en midden koopwoningen geborgd bij eigenaarsoverdracht? Vraag 14: Worden er hardheidsclausules opgenomen in de private overeenkomsten met Ontwikkelaars?	Er wordt een aantal technische vragen gesteld die samenhangen met de (uitvoering van de) woonvisie. Hoewel deze geen directe relatie hebben met de RSU volgt hieronder een puntsgewijze beantwoording: • Binnen het ambtelijk apparaat zijn specialisten aangesteld om overeenkomsten op te stellen en beheren. In algemene zin geldt de regel dat afspraken die met de gemeente zijn gemaakt bij verkoop overgaan naar de volgende eigenaar. • De barcode wordt zowel op stedelijk niveau als op gebiedsniveau uitgewerkt. Vervolgens wordt in de gebiedsontwikkelingen afspraken gemaakt en vastgelegd in een overeenkomst. Dat is het moment en de plek om afspraken te maken en te borgen • Bij nieuwe ontwikkelingen worden afspraken gemaakt over de prijssegmenten van het woningbouwprogramma. Voor de sociale- en middeldure huurwoningen maken we over langere termijn afspraken over maximale huurprijsstijgingen en kunnen via een ket-

		tingbeding deze worden doorgelegd. Voor het koopsegment ontbreekt hiervoor het wettelijk instrumentarium en kan alleen zelfbewoningsplicht en antispeculatie worden vastgelegd. • Hardheidsclausules behoren tot het publiekrecht. In dat opzicht bevatten privaatrechtelijke overeenkomsten geen hardheidsclausules. Er zijn wel bepalingen waarmee partijen op onvoorziene omstandigheden kunnen reageren.
114	Waterlinieweg als stadsboulevard U schrijft dat de Waterlinieweg meer onderdeel uit wil laten maken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route. Vraag 15: Is het de bedoeling dat de onderdoorgangen bij 't Goylaan en Stadionplein gehandhaafd blijven?	De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht: • Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken • Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en ’t Goyplein • Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur • Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven.
115	Zienswijze Parkmanagement Lage Weide en Industrievereniging Lage Weide Utrecht, 10 maart 2021 Op 27 januari 2021 is de RSU gepubliceerd. Op 16 februari heeft er een online informatiebijeenkomst plaatsgevonden, waarna er tot en met 10 maart gelegenheid was om een zienswijze in te dienen. Voor-	

eerst merken wij op dat deze termijn te kort is om met een goed weloverwogen standpunt te komen, dat goed is afgestemd met besturen en ondernemers. Desalniettemin maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen om onze voornaamste vragen te stellen en zorgen te uiten.
Platform Ondernemend Utrecht heeft mede namens Lage Weide een zienswijze ingediend. Strekking van deze zienswijze is dat de alle ambities in het plan voor de onderwerpen woningbouw, werkgelegenheid, recreatie/groen en opwekking duurzame energie te hoog gegrepen zijn in relatie tot de beschikbare ruimte en middelen van de gemeente Utrecht. In aanvulling op deze zienswijze, zullen wij in dit stuk een aantal punten aanstippen die specifiek op Lage Weide betrekking hebben.
Ten eerste Voordat we onze kanttekeningen en zorgen plaatsen, willen we melden dat we blij zijn dat er een RSU komt. Ondernemers hebben behoefte aan zekerheden op langere termijn, want dan groeit de bereidheid om te investeren in de gemeente Utrecht en dat is weer goed voor de werkgelegenheid. Bedrijven kijken veel verder vooruit dan een raadsperiode van vier jaar.
Voorts is Lage Weide verheugd dat de gemeente wil investeren in Lage Weide en eraan wil bijdragen dat het gebied beter benut wordt. Ook zijn we blij dat er vooralsnog geen woningbouwplannen zijn op Lage Weide, al blijft onze zorg over de enorme politieke en maatschappelijke druk om meer woningen te bouwen.
Lage Weide kijkt er naar uit om samen met u bij te dragen aan gezond stedelijk leven. Lage Weide kan als logistieke hotspot een bijdrage leveren aan minder transportbewegingen van en naar de stad.

115

Desalniettemin bevat de concept-RSU een aantal onderwerpen waar wij ons zorgen over maken. Ik zal ze hierna benoemen.
1. Wij zijn bezorgd over 60.000 extra woningen

1. De gemeente kiest met de RSU voor een evenwichtige groei van de stad. Daarbij kiezen we ervoor om de bestaande bedrijventerreinen te

Lage Weide is een bedrijventerrein en op Lage Weide zijn veel bedrijven te vinden die ten dienste staan van de stad, bijvoobeeld
– Bouwbedrijven zoals Oskam en Pouw
– Logistiek zoals DHL, PostNL, CityHub en Coolblue
– Opslagbedrijven zoals De Opslagman en AllSafe
– Horecagroothandels zoals Driessen, Bagels & Beans, Beko
– Vrijetijd en horeca zoals de Boulderhal, De Fabrique, Snowsport Center Utrecht, The Vineyard
– Afvalverwerking bij Suez en Renewi
– Bouwhubs van VolkerWessels en Wits Vastgoedonderhoud
De RSU leidt de groei van het inwonertal niet in goede banen, terwijl dit wel gesteld wordt. Er is alleen maar oog voor de inwoners en dat alle inwoners horeca, winkels, werk en andere voorzieningen dichtbij hebben. De Gemeente lijkt er niet bij stil te staan dat die winkels en restaurants ook bevoorraad moeten worden en dat de inwoners hun pakketjes thuisbezorgd willen krijgen. Maar de Gemeente moet ook niet vergeten dat de bouw van 60.000 woningen en de daarbij behorende hoeveelheid materialen een enorme hoeveelheid transportbewegingen met zich meebrengt. Het kan niet anders dan dat Gemeente in Lage Weide moet investeren. Niet door het centrum van Leidsche Rijn onze kant op te schuiven, maar door te investeren in slimme logistieke hubs, grondstoffenbanken, een logistiek ontkoppelpunt en ruimte om de spullen die voor de stad bestemd zijn op te slaan totdat ze de stad ingaan. Wij horen graag van u op welke wijze deze thema's verbonden worden aan de RSU.

behouden, en er specifiek geen woningbouw toe te staan om ruimte te blijven bieden voor de bedrijven en ondernemers die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de stad.

Wij hebben een paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd aan de RSU waarin we op hoofdlijnen ingaan op dit thema. De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor duurzame en schone stadsdistributie.

115

2. Lage Weide hoort ook bij de tienminutenstad
Een prachtige ambitie, dat iedere inwoner in 10 minuten vanaf de woning kan werken, leren en ontspannen. Maar geldt dit ook voor Lage Weide? In de prioriteitenstudie fietsverbindingen hebben de extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (Anton Geesinkbrug) en een

2. Beide genoemde verbindingen zijn opgenomen in het fietsnetwerk van Mobiliteitsplan 2040. Zie paragraaf 6.2 van het mobiliteitsplan. Dat betekent dat de gemeente de ambitie heeft om ook deze verbindingen te realiseren en dat deze dus niet in een lade verdwijnen.

	fietsverbinding van Leidsche Rijn naar de Zonnebaan een erg lage prioriteit gekregen, waarmee ze in feite in de bureaulade zijn verdwenen. Onze oproep: haal deze plannen uit de bureaulade en zorg dat Lage Weide hoort bij de tienminutenstad!	
115	3. De gemeente vergeet rekening te houden met ondernemers op Lage Weide Bij het Raadsvoorstel zit een samenvatting van de antwoorden van het bewonerspanel. In tegenstelling tot bewoners hebben bedrijven géén mogelijkheid gehad om vooraf mee te praten over het concept. Daardoor is de RSU eenzijdig. Wij hebben inmiddels een aantal bezorgde ondernemers gesproken in de omgeving van station Leidsche Rijn die graag met u in gesprek willen over hun huidige en toekomstige vestigingslocatie. Ook hopen we dat u dit alsnog rechttrekt door bij de verdere uitwerking van de plannen wel een ondernemerspanel te organiseren. Uiteraard kunt u altijd een beroep op ons doen.	3. We hebben gebruik gemaakt van het bestaande burgerpanel van de afdeling Onderzoek van de gemeente om de mening te peilen over de toekomst van de stad. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Voor ondernemers was er een aparte (digitale) bijeenkomst. We hebben voor alle participatie gekozen voor niveau “raadplegen” Bij de verdere uitwerking ervan in ruimtelijke plannen etc worden ondernemers vanzelfsprekend betrokken.
115	4. De gemeente vergeet haar andere ambities met betrekking tot duurzaamheid in de RSU De Gemeente heeft aangekondigd dat er op Lage Weide een grondstoffenbank moet komen, zodat materialen die vrijkomen bij de bouw in de stad, bewerkt worden en opnieuw gebruikt kunnen worden in de bouw. Dit voornemen staat niet in de RSU. Het is in de huidige omstandigheden al moeilijk om een kavel te vinden, laat staan als de ruimteclaims door de komst van de vele woningen verergeren. Hetzelfde geldt voor de logistieke hotspot. Van de bouwhub van VolkerWessels en een bedrijf als City Hub weten we dat door het bundelen van ladingen, het aantal vracht- en bestelauto’s dat de stad in- en uit rijdt drastisch omlaag kan. Hier valt nog veel winst te behalen, maar daarvoor is wel nodig dat er op lage Weide een bewaakte en	4. en 5. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Zie ook de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs onder het kopje Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking er van worden belanghebbenden betrokken.

beveiligde truckparking komt en voldoende mogelijkheden om goederen op- en over te slaan. Wij willen het Logistiek Ontkoppel Punt nieuw leven in blazen en dan in combinatie met vervoer over water en spoor. Wij willen dit plan graag met u uitwerken, want het overbelaste wegennet moet efficiënter benut worden en daarnaast is het zonde dat water en spoor nog steeds onderbenut blijven.
Dus Gemeente, creëer ruimte voor uw eigen circulaire ambities!

5. De gemeente vergeet dat niet alleen mensen, maar ook spullen van A naar B moeten
In de RSU is veel aandacht voor fietsers en voetgangers, maar er staat geen woord in over de bevoorrading van de stad en de ruimte die daarvoor nodig is. Dit moet in de definitieve RSU echt aangepast worden! Wij maken ons zorgen over de vele extra transportbewegingen door de sloop en bouw van alle nieuwe woningen. Recente ervaringen met bijvoorbeeld de Galecopperbrug laten zien dat er maar iets hoeft te zijn, of het leidt tot gigantische verkeersopstoppingen. Met name voor de bedrijven die winkels en horeca bevoorraden en bedrijven die goederen bij particulieren bezorgen is het cruciaal dat zij de stad snel in en uit kunnen. Onze bezorgdheid heeft te maken met planning en de volgorde der dingen. Als de autowegen verstopt raken, zullen meer bedrijven gebruik willen maken van de fiets of elektrische bakfietsen. Maar als de Demkabrug niet eerst wordt aangepakt, is de fiets geen volwaardig alternatief voor de auto. Dus zorg ervoor dat fietsverbindingen eerst op orde komen voordat de hausse aan bouwwerkzaamheden begint. En neem onze angst weg dat de stad totaal onbereikbaar wordt.

115

6. De gemeente vergeet haar ambitie voor vervoer over water
We zijn met de gemeente in overleg om vanaf Lage Weide vervoer over water mogelijk te maken van en naar de stad. Het water is onderbenut ten opzichte van het overvolle wegennet. Door het water beter te benutten, wordt het wegennet ontlast. De RSU zet een grote dikke streep door deze plannen, omdat op de plek van de kades andere plannen worden ingetekend. Als het zo ver komt, is het nooit meer terug te draaien en verspeelt de gemeente een belangrijke kans om de stad bereikbaar te houden.
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zullen de verdere besluitvorming over de RSU met veel belangstelling blijven volgen.

6. De gemeente heeft weldegelijk ambities ten aanzien vervoer over water. Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. In het Mobiliteitsplan 2040 kunt u hierover meer lezen.
In de RSU staan nog geen uitgewerkte plannen. Bij de uitwerking komt het belang van de kades voor Vervoer over water aan bod.

116

Energie-U is de Utrechtse energiecoöperatie waarin bewoners zich verenigen die zich inzetten voor duurzame energie en energiebesparing. Wij ijveren sinds 2010 voor de duurzame opwekking van energie van Utrechtse bodem en Utrechtse daken en zijn goed bekend met de kansen, de manieren van verzilveren daarvan, en de obstakels onderweg.

Wij zijn er erg blij mee dat energieopwekking integraal onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke strategie voor de ontwikkeling van Utrecht in de komende twintig jaar. We zien en waarderen de inspanning van de gemeente om goede zoeklocaties te vinden voor de nieuwe energieopwekking na de projecten en gebieden waar al aan gewerkt wordt. En we zien de goede aandacht die er via de RSU is voor inpassing van energieopwekking in het Utrecht van binnenkort, waar nu al aan wordt gewerkt. We willen de gemeente graag aanmoedigen deze aandacht verder te ontwikkelen via projecten en bieden de hulp van

De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk.

Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden. Hiervoor is tijd nodig, waardoor de realisatie van energieopwekking bij Ockhuizen, USP en Voorveldsepolder in fase 2 plaats vindt.

De kaart op p.168 zal hierop aangepast worden.

de alsmaar groeiende groep actieve en initiatiefrijke Utrechters aan om de mooie strategie tot een mooie praktijk te brengen.
We zien ook dat in de RSU vooral de nieuwe energiebehoeften die ontstaan bij de beoogde groei van de stad leidend lijken te zijn bij de omvang van de zoekgebieden:
Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af van de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.
We zien in de RSU graag opgenomen dat de energieopwekking via de zoeklocaties weliswaar getalsmatig overeenkomt met het (minimumscenario voor) elektriciteitsgebruik voor nieuwbouw, maar dat de hier op te wekken elektriciteit natuurlijk ook benut kan worden voor de nu bestaande elektriciteitsbehoefte. Is dat mogelijk?

Ook vragen we ons af waarom er een prioritering in zoeklocaties lijkt te bestaan (pagina 167, bij fase 2), die bovendien zou kunnen suggereren dat alleen die gebieden volstaan voor fase 2. Wat ons betreft wordt het ontwikkeltempo vanuit de ontwikkelkansen van energieopwekking op die zoekgebieden bepaald en niet vanuit een fasering op

De RSU heeft betrekking op de hoofdlijnen van ons ruimtelijke beleid. De RSU wordt uitgewerkt in een Energievisie. In de visie zal het lokale eigendom van nieuwe energieopwekking een plek krijgen.

andere grondslag. Kan dit opgenomen worden? De praktijk leert namelijk dat ontwikkeling van energieopwekking nog geen regulier werk is en niet zomaar gepland kan worden.

Ook lijkt de kaart bij fase 2 (pagina 168) te suggereren dat op de genoemde locaties hier alleen zonnestroom wordt geproduceerd en geen windstroom, waar de kaart op pagina 114 wél de eerder genoemde ruimere opwekmogelijkheden laat zien. Kan de kaart op pagina 168 verbeterd worden?
Verder vragen we aandacht voor de wijze van totstandkoming van alle nieuwe energieopwekking. Wij stellen voor om dit via de principes van Utrecht Maken We Samen te doen, teneinde het vereiste uit het Klimaatakkoord, tevens gemeentebeleid, van ten minste 50% lokaal eigendom op een goede wijze te realiseren.

Ook stellen we voor om de ten minste 50% lokaal eigendom van de nieuwe energieopwekking in de RSU op te nemen.

Kunnen deze voorstellen gehonoreerd worden?

117

Bij deze wil ik graag mijn bijdrage leveren aan de gedachtenvorming rondom, en uiteindelijk vaststelling van, praktisch beleid rondom Tiny Houses in de RSU 2040. Mijn bijdrage is erop gericht dat de gemeente extra ruimte in haar plan moet opnemen voor Tiny Houses, en dan specifiek in Leidsche Rijn. En dan specifiek op die plekken die nu particulier grondbezit zijn.
Wie ben ik? Mijn naam is Xander Coolen. Ik ben 9 jaar actief geweest (waarvan 6 jaar als voorzitter) van de wijkraad Leidsche Rijn. In het kader van de Lintenregeling heb ik mijn eigen woning kunnen splitsen en een nieuwe duurzame woning kunnen bouwen, waarmee er een

De RSU geeft de strategische ruimtelijke koers voor de stad voor 2040. Deze koers zal verder in de gebieden zijn uitwerking gaan krijgen. Daar wordt ook de keuze voor woningtypologie of concept gemaakt. Hoewel Tiny houses van zichzelf een bescheiden omvang hebben is er relatief veel ruimte nodig om ze op een grote schaal een plaats in de stad te geven. Het aantal tiny houses per hectare is laag. Dat verhoudt zich niet vanzelf met de grote opgaven zoals die in onze barcode in beeld is gebracht. Daarnaast is de groep woningzoekende

extra woning is toegevoegd aan het bestand in Leidsche Rijn. Als ondernemer en actief bewoner ben ik door vele mensen benaderd die mij hebben gevraag mee te helpen met de ontwikkeling van hun particulier bezit, met als doel hun kavel te splitsen dan wel woningen toe te voegen Vanuit die ervaring heb ik een visie over de bouw in Leidsche Rijn en de kansen om meer duurzame wooneenheden, voor mensen uit de wijk en/of met een lager bestedingsniveau,ingepast in de bestaande omgeving. Maar ook persoonlijk merk ik dat onze beide zoons (18 en 21) geen kansen zien om in de wijk te gaan wonen omdat er domweg geen ruimte is voor starters. Daarom wil ik dat de RSU expliciet ruimte maakt voor Tiny Houses.
Wat is mijn visie? Al in 2009 werd er in de gemeenteraad besloten dat bij eventuele bouw in de polder er 39,6% huurhuizen in een bepaalde prijsklasse gebouwd moesten worden. Mijn punt is die ‘schijnzekerheid’ wel fijn is voor het bepalen van het beleid maar niet altijd past bij de realiteit van vandaag. Tijdelijke invulling van grond, wijziging van bestemming, als stad wil je soms zaken veranderen. 2009 is anders dan 2021, net zoals 2040 anders zal zijn als 2030. Mijn punt is dat de RSU2040 dichtgetimmerd lijkt te zijn. Er is weinig ruimte voor experimenten. En als we nu de plannen voor de RSU2040 vastleggen dan is het slim om trends, wensen en verwachtingen die nu spelen daarin ook op te nemen. En een daarvan is de snelle groei van Tiny Houses: de wens om met een kleine footprint dicht bij de natuur te kunnen wonen. Dat kan met Tiny Houses. Laten we daarom in de RSU2040 ruimte voor experimenten oppakken, en dan specifiek voor Tiny Houses Je zou als gemeente plekken kunnen invullen waar Tiny Houses gebouwd kunnen worden. In de RSU2040 lees ik daar niets over. Je zou ook Tiny Houses als ‘tijdelijke’ invulling een plek kunnen geven. Zodat ze bijvoorbeeld 5 jaar op plek 1, 5 jaar op plek 2 en 10 jaar op plek 3 staan. Zo kan je in 20 jaar woningen toevoegen die meegroeien met de stad Maar wat vooral een optie is, is dat je nu ook die een tiny house zoekt beperkt (afgezet tegen regulier woningzoekenden). Waar we wel mogelijkheden zien is als tijdelijke invulling. In de uitwerkingen kunnen we deze overweging meenemen.

De bestaande linten en het bestaande groen wordt steeds belangrijker nu de gemeente Utrecht op knooppunten wil verdichten. Het idee is dat de verdichting van Utrecht met die 60.000 nieuwe woningen bij vervoersknooppunten gaat plaatsvinden. Het is niet de bedoeling dat deze verdichting plaatsvindt in de zeer waardevolle groenstructuur en bestaande linten, Voor de biodiversiteit, infiltratie en tegengaan van hittestress is het belangrijk dat juist dit soort grote groene percelen behouden blijven.

Bij toevoeging van Tiny Houses wordt wellicht maar een gering percentage van deze groene omgeving verhard, maar om de zonnepanelen die nodig zijn om de woningen zelfvoorzienend te maken effectief te kunnen laten functioneren moeten wellicht bomen gekapt worden, dat is niet de bedoeling.

Op deze locatie willen we daarom geen verdichting toestaan. Behoud van groen heeft hier de hoogste prioriteit.

Tiny Houses kan bouwen of tijdelijke toestaan op plekken in de stad waar particuliere grondeigenaren extra ruimte willen verkopen dan wel verhuren. Daarmee kunnen we een honderdtal extra woningen toevoegen alleen al met de eigenaren die ik vertegenwoordig.

Wat is mijn vraag?
Ik spreek namens een aantal eigenaren van woningen in Leidsche Rijn: En dan specifiek op de Groenedijk 30. Verder op de Smalle Themaat (twee adressen) en Alendorperweg (twee adressen) die graag zien dat er op hun kavel de mogelijkheid voor het bouwen van Tiny Houses wordt geboden. En dat past ook in de uitgangspunten van de visie die jullie gedeeld hebben:
En (zo) zorgen we voor een betere verdeling en kwaliteit in het aanbod van woningen.
en
Woningen en gebouwen krijgen op een andere manier warmte, waardoor geen aardgas meer nodig is.

De gemeente wil dus groene woningen, woningen die (en daar is een tekort aan nu en in de plannen van de RSU) kleiner zijn en voor starters en alleenwonenden aantrekkelijk zijn. Dus Tiny Houses zou ik zeggen.
Wat eigenaren van de grotere kavels in Leidsche Rijn willen, wat past in de visie van de RSU2040, maar wat nog niet mogelijk is in het beleid is dus het creëren van plekken voor Tiny Houses Een Tiny House kost tussen de 20000 en 120000 euro. In deze tijd is dat een bedrag dat de meeste starters kunnen betalen. Als we particuliere grondeigenaren de ruimte geven om hun grond tijdelijk (bijvoorbeeld 10 jaar) of definitief als ruimte voor Tiny Houses te bestemmen dan
slaan we een paar vliegen in een klap: meer woningen, duurzame woningen en woningen voor starters. Zonder daarbij de reeds bestemde

	ruimte aan te hoeven passen Graag zou ik daarom in de RSU2040 locaties willen zien waar we in Leidsche Rijn Tiny Houses kunnen realiseren. In de bijlage kun je zien wat voor een Tiny Houses we zouden willen maken op de Groenedijk 30 en waar deze Tiny Houses kunnen komen Met de meeste politieke partijen is dit concept besproken en de overall reactie was dat men dit graag mogelijk gemaakt ziet worden in de deze wijk. Mochten jullie nog vragen hebben aarzel dan niet om contact met mij op te nemen.	
118	MKB-Utrecht, VNO-NCW Provincie Utrecht, Bedrijvenkring Carthesius, Business Eiland Utrecht, Vereniging Parkmanagement Papendorp, Parkmanagement Lage Weide, Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht, Kantorenpark Rijnsweerd, Centrum Management Utrecht, BIZ vereniging Woonboulevard Utrecht Inleiding Op 27 januari 2021 is de concept-RSU gepubliceerd. Het Utrechtse bedrijfsleven heeft op 16 februari 2021 een online toelichting gekregen op de RSU 2040. Gezien de uiterste inspraakdatum van 10 maart 2021 is dit een te korte periode om tot een zorgvuldige gedetailleerde inhoudelijke reactie te komen. Graag zien we naar de toekomst toe dat er in de processen meer ruimte in de plannings-, besluitvormingsprocessen wordt ingericht om de inbreng van het bedrijfsleven de plek te geven die het verdient (lees inhoudelijk overleg/inbreng voor besluitvorming, voor de presentatie van plannen voor inspraak). In dit stuk beperken we ons daarom tot een beperkt aantal zaken waarvan wij van mening zijn dat in het vervolg van de verdere totstandkoming van de RSU 2040 en de uitvoering daarvan, meer aandacht aan moet worden besteed.	We nemen uw advies ter harte. Het participatieniveau was “raadplegen”De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Bij de verdere uitwerking ervan wordt uiteraard (ook) het Utrechtse bedrijfsleven betrokken.

118	Blij, maar met aandachtspunten We zijn blij dat deze ontwikkelingsvisie geschreven is. Het bedrijfsleven herkent en erkent de uitdagingen van de gemeente Utrecht. Over die uitdagingen heeft het bedrijfsleven behoefte aan duidelijkheid en consistente ontwikkeling over langere tijd. Haar investeringstermijn gaat over een veel langere periode dan de 4 jaar cyclus van de Utrechtse politiek en de wisselingen in beleid waar dat in resulteert. Continuïteit in beleid voor lange tijd is cruciaal voor een dergelijke ontwikkelvisie. Voor een goed vestigings- en dito arbeidsmarktklimaat is het cruciaal dat er verre, maar duidelijke stippen op de horizon zijn. Het concept lijkt met grote inzet en ambitie tot stand gekomen te zijn. Hiermee komt meteen de kracht en de beperking daarvan naar voren. Er worden erg veel thema's en ambities benoemd die apart bekeken de moeite waard zijn. Gepoogd wordt dat allemaal in een zodanige balans te brengen dat wonen, werken, ontspanning, opwekking duurzame energie en mobiliteit allemaal kunnen groeien binnen -nagenoeg- dezelfde oppervlakte als vandaag. Wij vragen ons sterk af of dit reëel is (andere reacties onderschrijven ditzelfde punt).	In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei, met daarbij zoals u noemt al die functies die daarbij horen: wonen, werken, ontspanning, energie en mobiliteit. Dat doen we zoveel mogelijk binnen de bestaande stad. Op plekken die nu relatief extensief gebruikt worden, zien wij mogelijkheden om deze beter te benutten. We weten ook dat we voor met name de opwekking van duurzame energie en de behoefte aan ontspanning niet geheel zelfstandig als gemeente in die ruimtebehoefte kunnen voorzien. Daarom neemt de gemeente deel aan diverse regionale trajecten (het RES en REP) waarin de verschillende ruimtebehoeftes op regionale schaal worden afgestemd.
118	Spanningsveld wonen/ondernemen & werken/werklocaties Zo zien we bijvoorbeeld een groot spanningsveld in de ambities van Wonen, Ondernemen/werken/werklocaties en de groei van beiden. Beide ambities ten volle waarmaken lijkt gezien de beperkte ruimte in Utrecht onmogelijk. Vooral de grote politieke en publieke druk om wonen ten koste van alles te prioriteren is een probleem. Het bedrijfsleven ervaart onvoldoende ruimte om in dat speelveld haar plek in voldoende mate veilig te stellen. Individueel met partijen en gebieden overleggen helpt, maar moet eerder en structureel worden opgestart en het totale plaatje en de onderlinge afhankelijkheden moeten ook meegenomen worden. Daar valt nog veel te winnen. Dit blijkt onder	In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei. De werkgelegenheid in de stad is daar een belangrijk onderdeel van. In de RSU wijzen we een aantal werklocaties aan die specifiek bestemd zijn voor werkgelegenheid, en waar nadrukkelijk niet gemengd wordt met wonen. In de rest van de stad streven we naar een evenwicht tussen de verschillende functies uit de barcode, waaronder werkgelegenheid. Bij de verdieping op de uitvoeringsstrategie wordt meer invulling geven aan (het tot stand komen van) dit afwegingsproces.

meer uit het feit dat de gemeente met een enquête de plannen al in een vroeg stadium heeft getoetst bij een bewonerspanel. Echter, een vergelijkbare uitvraag bij het bedrijfsleven is niet door de gemeente op touw gezet. Mede hierdoor roept de RSU bij ons veel vragen op:
• We missen in het stuk een kader tot afweging van prioriteiten. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de plannen in de uitgesproken balans worden uitgevoerd?
• Want wat bijvoorbeeld te doen als de landelijke overheid meer eist t.a.v. wonen gekoppeld aan landelijke financiering die noodzakelijk is? Gaat dat dan ten koste van de ruimte voor bedrijven?
• Een ander issue is regelgeving. Bijvoorbeeld wat is belangrijker een stikstofnorm, of de ontsluiting van een wijk, bedrijventerrein of het bouwen van huizen? Dilemma's waar wat mee gedaan moet worden wanneer zaken verder worden uitgewerkt.

118

Mobiliteit
In de uitvoering van al de plannen speelt volgorde van uitvoering een belangrijke rol. Met name bij mobiliteit is dat van zeer groot belang. Utrecht kent een enorme mobiliteitsuitdaging. De gepresenteerde aanpak is nu onvoldoende te beoordelen, maar zeker is dat het tempo van uitvoeren en beschikbaar komen/zijn van mobiliteitscapaciteit extreem belangrijk is om te voorkomen dat Utrecht niet totaal op slot gaat. Gezien dit belang stellen we een toetsing van plannen en uitvoering voor op een te bepalen tijdscriterium van deur tot deur ongeacht het gebruik van de verschillende mobiliteitsvormen. We zien namelijk volop knelpunten die alle aannames naar de prullenbak verwijzen wanneer die manifest worden. Het 10 minuten criterium in de RSU vinden we een uitstekend instrument. Pas iets dergelijks nu ook toe op vracht- en woonwerkvervoer. Het zorgt voor een perfecte toetsing ongeacht de gebruikte (combinatie van) vervoersmodaliteiten. En Ook tijdens de uitvoering van werkzaamheden moet Utrecht bereik blijven. Een afweging welke projecten tegelijkertijd in uitvoering worden genomen is daarom belangrijk. Dat doet de gemeente voor alle projecten. Voor de grote projecten doet de gemeente dat in het samenwerkingsverband Goed op weg, samen met andere overheden in de regio. Hinder tijdens werkzaamheden is echter niet te voorkomen. De inzet is echter om deze te beperken. Om overlast tijdens werkzaamheden te beperken zorgen we in veel gevallen voor omleidingsroutes. Een tijdscriterium voor alle mobiliteitsvormen van deur tot deur lijkt ons onwerkbaar.

	daar waar de toetsing ongewenste situaties bloot legt zorg dan voor een vangnet van extra financiering. Onze vrees is namelijk dat in de uitvoering praktische problemen en kostenoverschrijding veel zullen voorkomen. De tramlijn is daar een goed voorbeeld van.	
118	Wat wij willen Samengevat zien we RSU 2040 graag versterkt op een aantal zaken waarvan de belangrijkste zijn: • Inbreng. Utrechtse werkgevers(organisaties) willen betrokken worden in de aanloop tot besluitvorming en de uitvoering van plannen. • Haalbaarheid & betaalbaarheid. Wij zijn van mening dat RSU 2040 mooie ambities heeft maar te veel uit gaat van een theoretische ideale wereld die in de praktijk niet uitvoerbaar zullen blijken te zijn. Bijvoorbeeld: o Mobiliteit in relatie tot ruimte, financiën, beschikbaarheid capaciteit en (stikstof)normen. o Ruimte, de ambities t.o.v. behoefte lijken groter dan de beschikbare ruimte als ingetekend. Hierbij ontstaan tegengestelde belangen zoals wonen en ondernemerschap. o Economische haalbaarheid en economische consequenties zijn erg belangrijk, graag zien wij onderzoek hiernaar als vast onderdeel van de plan- en besluitvorming. • Bereikbaarheid De gemeente Utrecht heeft als doel dat de inwoners binnen tien minuten per fiets/voet/ov bij werk, woning, school of winkels kunnen komen. Een dergelijke doelstelling willen wij graag opgenomen zien in de plannen alleen dan voor woon-/werk- en vrachtvervoer. Bereikbaarheid is op bijna alle ambities cruciaal. Meer duidelijkheid over de invulling van het vervoer van vracht en bouwmateriaal is gewenst. Met name het gebruik van OV en water als vervoersmodaliteit	Zie hierboven

	• Duidelijkheid & integraliteit. Wat wordt het proces van uitvoering en het managen daarvan (19 jaar)? Gebeurt dit als B&W gezamenlijk of op portefeuille niveau? Hoe ver in de toekomst en welke uitgangspunten worden hard vastgelegd? Afhankelijkheid De ambities in de RSU zien wij alleen gerealiseerd worden als elkaar rakende ambities integraal onderdeel zijn van aangrenzende dossiers. Bijvoorbeeld binnen mobiliteit fietsverbindingen, OV, stimuleren emissievrij vervoer over weg / water en parkeren, maar ook bij de grote thema's. Nieuwe woningen voor alleen 2x modaal of universitair opgeleiden zijn niet voldoende. Betaalbare woningen in de buurt van werk zijn hard nodig ook voor mensen met een minder grote portemonnee. Belangrijk dat die er komen, maar zonder passend vervoer, onderwijs en stageplekken zal de som der delen niet brengen wat we willen realiseren. Een goede balans, ook tussen woon- en werklocaties, is essentieel en mag meer aandacht krijgen.	
118	Graag gaan we als in Utrecht gevestigde werkgevers(organisaties) met de gemeente Utrecht het gesprek aan over de RSU 2040. In veel gevallen werken we niet alleen in Utrecht, maar wonen wij en onze medewerkers met veel plezier in onze stad. We zijn dan ook zeer betrokken bij de toekomst die meer omvat dan alleen maar ondernemen. Die positieve betrokkenheid verdient een stevigere plek in besluitvorming en uitvoering, zeker wanneer in acht genomen wordt dat werkgevers en hun bedrijven/organisaties veel van de financiën moeten verdienen waar alles straks mee moeten worden betaald. Wilt u met ons afspraken maken over een overlegstructuur waarin wij samen zoveel mogelijk ambities uit de RSU realiseren? Wij kijken uit naar uw antwoord.	Fijn om te horen dat u zich zo betrokken bent en voelt bij de stad. We maken graag afspraken met de belangrijkste werkgeversorganisaties in de stad voor een overlegstructuur op de belangrijkste ruimtelijk-economische dossiers, zodat we elkaar op de goede momenten blijven spreken rondom het opstellen van strategische visies en plannen. We zullen daartoe het initiatief nemen.

119

Namens de partners op het Utrecht Science Park reageer ik graag op de RSU.
Graag pakken wij samen met de (gebieds)partners met de gemeente en regio de uitdaging op om de werklocatie Utrecht Science Park verder uit te werken. Daarbij kan de diversiteit van het gebied niet voldoende worden benadrukt. In het gebied wordt niet alleen gewerkt maar ook onderwijs gegeven en zorg verleend en is ook sprake van een groeiend aantal bewoners. Voor alle verschillende gebruikers van het gebied geldt dat zij op een prettige wijze in het gebied willen verblijven en ook op een goede wijze het gebied willen bereiken. Ook voor instellingen en bedrijven dient sprake te zijn van een aantrekkelijk vestigingsklimaat met een hoog voorzieningenniveau. In dat kader verwijzen wij dan ook naar het ambitiedocument Utrecht Science Park dat in 2019 aan wethouder Verschuure is aangeboden.

Ter aanvulling daarop benadrukken wij nog het navolgende:
- Pre- corona was de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park al een zorg: het te drukke OV, te volle fietspaden (met zelfs fietsfiles) en te drukke autowegen is dit een van de uitdagingen om dit ook na Corona in goede banen te leiden.
- Daarbij zal gelet op het bijzondere karakter van het gebied veel aandacht moeten worden besteed aan ontmoetingslocaties waarbij kennis kan worden uitgewisseld. Tevens zal juist ook voor een hoogwaardige kennisgebied moeten worden ingezet op de beschikbare labruimtes waaraan een groot te kort is. Het tekort van huisvesting in het gebied en zeker het tekort aan labruimtes heeft de afgelopen jaren tot een geremde groei geleid. Het is dan ook een uitdaging om

Dank voor uw inzichten en nadrukken. Wij zijn van mening dat we met deze RSU een grondslag hebben gelegd die recht doet aan uw inzichten.

Ter aanvulling:
- Met mobiliteitsmaatregelen (zoals schaalsprong OV) maken we ruimte voor groei mogelijk. Maar dat kunnen wij niet alleen. Ook werkgevers en instellingen kunnen het mobiliteitsgedrag beinvloeden. Het is goed om te zien dat daar door o.a. de USP-partijen werk van wordt gemaakt.
- In de RSU maar ook in de omgevingsvisie USP wordt dit onderschreven. Wij delen de visie dat de ruimte kan worden verdicht en dat er zo meer ruimte ontstaat voor de functies die u noemt.
- Wij delen met u de visie dat het USP van grote betekenis is voor de kenniseconomie niet alleen voor de stad en de regio maar ook (inter)nationaal)
- Uit onderzoek van Buck blijkt dat een groei van circa 4000 R&D banen richting 2040 past bij een hoog groei scenario.

het gebied intensiever te gebruiken en te verdichten om de mogelijke en ook wenselijke groei wordt gefaciliteerd.
- Voor de kenniseconomie en de gewenste banengroei in stad en regio is het van groot belang dat de groeipotentie van het Utrecht Science Park wordt benut. Met name is er veel potentie om Research & Development (bedrijfs) banen uit te breiden die aansluiten bij de kennisconcentratie zoals aanwezig bij de kennis-/zorginstellingen en die er toe kunnen leiden dat onderzoeksresultaten worden door ontwikkelen tot producten en diensten. Daarmee kan niet alleen maatschappelijke impact voor een gezond en duurzaam leven worden geeffectueerd , maar ook veel economische impact.
- De ondermeer op pagina 98 genoemde banen “4000 wetenschap (met name USP)”moeten dan ook mede als R&D banen worden gezien. Minimaal 4000 banen is daarbij zeker op deze termijn slechts een indicatie waarbij ook met een nog veel grotere groei rekening kan worden gehouden.
- Ook met groei van de onderwijsinstellingen (bijvoorbeeld ook het aantal studenten) en zorginstellingen moet rekening worden gehouden.
Voor het Utrecht Science Park is de goede verbinding met stad en regio onontbeerlijk, in dat kader zien de partners ook de uitwerking van de verdere ambities in de RSU met belangstelling tegemoet.

Wij spreken ook graag in indien daartoe de gelegenheid is

120

“Geef Jong Utrecht een grotere stem in het bepalen van de toekomst van de stad” Inspreker wil graag in gesprek onder meer over vernieuwende woonvormen, mix van ouderen, gezinnen en starters, voorzieningen die aantrekkelijk zijn voor jongeren, invulling van het gebruik van tijdelijke gesprekken.

Wij gaan graag met u in gesprek over de RSU. Bij de uitwerking ervan in verschillende ruimtelijke plannen etc, worden alle belanghebbenden betrokken.

	“Wij zijn positief over de RSU; we mogen blij zijn dat we in een stad leven waarin duurzaamheid, circulariteit, biodiversiteit, creativiteit en inclusiviteit en diversiteit zo hoog in het vaandel staan. Maar hoe geef je dit allemaal een gelijkwaardige plek in de stad? De RSU laat veel vergezichten zien, maar wat zijn de concrete vervolgstappen? Wij zetten deze graag samen met jullie.”	
121	De ruimtelijke visie beschreven in het koersdocument RSU 2040 is passend voor de stad Utrecht. Het “gezond stedelijk leven voor iedereen” en “het behoud van de menselijke maat” met de dagelijkse voorzieningen dichtbij in de zogenoemde “tien-minuten stad”, zijn uitgangspunten die SportUtrecht onderschrijft. Voor het realiseren van het gezond stedelijk leven voor iedereen is passend sport- en beweegaanbod - dichtbij - een essentiële sleutel. We zien volop kansen in het optimaal benutten van huidige sportparken en het verbinden van groenstructuren om de Utrechter in de eigen wijk te verleiden tot sporten en bewegen. Zelfs voor de Utrechter die dat van zichzelf nooit had verwacht. Passend sport- en beweegaanbod op korte termijn beschikbaar voor potentiële nieuwe gebruiker? We zien veel kansen op weg naar 2040: bestaande sportparken vormen het kloppend hart van de inclusieve stad in beweging – verbonden door verleidelijke beweeglinten en sporthubs in de openbare ruimte waar de Utrechter zich al skeelerend, fietsend en wandelend voortbeweegt. Tegelijk maken we ons zorgen over de korte termijn. De sterke verdichting van de stad is al begonnen en nu al is er nadrukkelijk behoefte aan méér ruimte voor sport en bewegen. En die druk neemt al op korte termijn verder toe, door de woningen die worden toegevoegd aan de stad. Per 2040 komt alles in balans, maar hoe gaat dat in de tussentijd? Hoe zorgen we in de plannen ook juist op korte termijn voor voldoende ruimte voor de diversiteit aan sport-	Wij begrijpen uw zorg over het voldoende meegroeien van de voorzieningen. Het is belangrijk dat de voorzieningen meegroeien met de woningen in de stad. Daar hebben wij in paragraaf 7.4 een proces voor beschreven. Specifiek voor de sportvoorzieningen laat de gemeente elke 2 jaar een onderzoek uitvoeren naar de behoefte aan sportaccommodaties. Op die wijze kan gemonitord worden of er voldoende aanbod is. Wij hebben al verschillende voorbeelden gezien van sportorganisaties in de stad die met initiatieven komen, de samenwerking met anderen binnen en buiten de sport op zoeken en werken aan oplossingen om Utrechters aan het sporten en bewegen te houden. Wij zien SportUtrecht daarin als belangrijke samenwerkingspartner. De afdeling Sport en samenleving zal daarover het gesprek met u voeren.

en beweegbehoeften van steeds meer Utrechters? Kunnen potentiële nieuwe gebruikers direct al in hun sport- en beweegbehoeften worden voorzien en niet pas over tien of twintig jaar? In het ontwikkelen van de stad moet hier aandacht voor zijn. Wij zien kansen in bijvoorbeeld het vroegtijdig aanleggen van roeiwater in Rijnenburg vanwege de toenemende (recreatieve) drukte op het Merwedekanaal. En in de beweegverleidelijke openbare ruimte waar de Utrechter dichtbij huis in een veilige omgeving zijn of haar dagelijkse work-out kan voldoen en waar jeugd en jongeren worden geactiveerd op sportieve hubs die aansluiten bij hun belevingswereld. Denk ook aan het kiezen voor tijdelijke of mobiele voorzieningen, waardoor ook in bouwlocaties als de Merwedekanaalzone juist ook op korte termijn in de toenemende behoefte kan voorzien. Ze zijn passend voor de toenemende groei aan Urban sports, bieden een experimenteel podium voor nieuwe sportvormen zoals padel en kunnen wellicht ook plek bieden aan tijdelijke sportvelden of banen, zoals ook op andere (evenementlocaties) vaker is gedaan. Een passend sportaanbod dus, dat meegroeit en beweegt met de stad in transitie.

Zet sportaanbieders en toekomstige gebruikers niet buitenspel, maar breng ze in positie.
Het koersdocument biedt aanknopingspunten om sportfaciliteiten binnen de groene, inclusieve, verbonden en compacte stad te combineren met andere benodigde functies. Hoe de strategische visie per gebied wordt vertaald naar passend sport- en beweegaanbod met de benodigde faciliteiten, bepaalt of het gezond stedelijk leven voor iedereen écht haalbaar is. Voor het slagen van deze ambitie is het belangrijk dat de sportaanbieders, waaronder ten minste sportverenigingen en anders georganiseerde sportclubs samen met de Utrechter participeren in de planvorming. Samen tot passende oplossingen en samenwerkingsverbanden komen waar de Utrechter behoefte aan

heeft én die soms buiten de gebruikelijke inpassingen reiken. Het ondernemerschap en vindingrijkheid van de sportaanbieders heeft in het afgelopen jaar al tot mooie verbindingen en vernieuwend aanbod geleid. Als sport hopen we dat de gemeente de komende tijd de creativiteit en samenwerkingsgerichtheid van onze sector aanspreekt, stimuleert, benut en omarmt. Neem daarbij ook mooie voorbeelden uit binnen- en buitenland mee. Dus in sporttermen: zet de Utrechtse sport en potentiële nieuwe gebruikers niet buitenspel, maar kies voor een samenspel bij het aangaan van de uitdagingen waar we in de inbreiding van onze stad voor staan. SportUtrecht ziet meer dan voldoende ruimte om vanaf heden en doorlopend in de planperiode met elkaar aan de slag te gaan. Te kijken waar de behoefte ligt, te experimenteren in multigebruik en het gesprek te voeren over de manier waarop toekomstige ontwikkelingen te verwerken zijn in de ruimtelijke planvorming per gebied. We zien het als een gezamenlijke missie om het “gezond stedelijk leven voor iedereen” mogelijk te maken en kwalitatief passend sport- en beweegaanbod dichtbij te realiseren.
We sluiten af met de oproep aan de stad Utrecht dat we samen het succes bepalen en we onderdeel zijn van de oplossing in ruimtelijke en financiële schaarste in de groeiende en verdichtende stad. Het vraagt om creativiteit, flexibiliteit en adaptief vermogen bij alle domeinen om de inrichting van de samenleving als geheel en onderdelen als onderwijs, het bedrijfsleven, cultuur en de sport anders te organiseren dan we gewend zijn. Want als we het “gezond stedelijk leven voor iedereen”, met “het behoud van menselijke maat” in “de tien-minuten stad” nastreven, dan vraagt dat omdenken van ons allemaal. SportUtrecht denkt graag mee!

122	Zie inspraakreactie 108	Zie antwoord bij inspraakreactie 108
123	Hierbij reageer ik namens Jaarbeurs op de door de gemeente gepresenteerde Ruimtelijke Strategie 2040 (inspraakversie van januari 2021). Om haar groei ambities op het gebied van wonen, werken en stedelijke voorzieningen mogelijk te maken, kiest de gemeente voor een gezonde groei van de stad, met gezond stedelijk leven voor iedereen. Een stad met als profilerende kenmerken: groen, verbonden, compact, inclusief en toekomstbestendig. Tevens kiest de gemeente als locaties voor het opvangen van de groei ambities, voor binnenstedelijke ontwikkeling, zoals in de Merwedekanaalzone en voor verdichting rond rondom binnenstedelijke knooppunten zoals het Stationsgebied. Vanuit de doelstelling van gezond stedelijk leven voor iedereen, begrijpt en onderschrijft Jaarbeurs deze keuzen. Het Jaarbeursterrein, waar de Nieuwe Jaarbeurs het kloppend hart van zal vormen, ligt op het scharnierpunt van genoemde Merwedekanaalzone en Stationsgebied en biedt uitgelezen kansen om een bijdrage te leveren aan het faciliteren en accommoderen van de groei van Utrecht richting 2040.	Dank voor uw reactie
123	Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 inclusief bijlagen, en plaatsen daarbij de volgende opmerkingen en vragen: De methodiek van de Utrechtse Barcode	De barcode is een methodiek die met de RSU wordt geïntroduceerd om de stad in evenwicht te laten groeien. Het is gebaseerd op diverse normen en laat zien welk ruimtebeslag er nodig is om deze balans te waarborgen. Voor een aantal van deze functies is nabijheid in de wijk cruciaal (wijkniveau) omdat je de functies dagelijks gebruikt, andere functies spelen zich af op het niveau van de stad. Het toepassen van

	Deze methodiek is in ontwikkeling, maar wordt al wel toegepast bij het opstellen van de Uitgangspuntenbrief en Omgevingsvisie Jaarbeurs. Bij de uitwerking en toepassing van de Barcode signaleren wij een aantal aandachtspunten, op grond waarvan wij de volgende opmerkingen en vragen plaatsen: - Er wordt gesproken over een Barcode op stads- en op wijkniveau. Niet duidelijk is hoe in dit kader wijkniveau is gedefinieerd, en wat dat betekent voor de toepassing van de Barcode voor een deelgebied (buurt) binnen een wijk; - Wanneer, hoe en op basis van welke input worden de Barcodes op wijkniveau opgesteld?; - In het algemeen is er een grote differentiatie binnen verschillende transformatielocaties (waaronder Beurskwartier) en inbreidingslocaties. Dit betekent naar onze mening dat bij de toepassing van de Barcode maatwerk mogelijk moet zijn, dan wel een meer gedifferentieerde en flexibele set aan spelregels en kengetallen dan de genoemde tweedeling tussen Barcode op Stad; - Indien niet (volledig) aan de invulling van de Barcode op eigen terrein invulling kan worden gegeven, en bij het ontbreken van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, zou een zorgvuldige afweging plaats moeten vinden over de wenselijkheid en waarde voor de stad van de ontwikkeling (MKBA), alvorens initiatiefnemers bijdragen in fondsen en dergelijke te vragen; - Omdat er verschillende regimes van toepassing zijn, hebben begrippen zoals uitbreidingslocaties en transformatielocaties volgens ons een preciezere definiëring nodig.	de barcode bij gebiedsontwikkeling is maatwerk omdat, zoals u al aangeeft, elk gebied specifiek is. Daartoe hanteren wij een afwegingskader zoals geschetst in paragraaf 7.4 Uitvoeringsstrategie. Voor kostenverhaal kan een MKBA ondersteunend zijn, maar het is niet noodzakelijk. De ppt-criteria zijn hier zoals gebruikelijk op van toepassing (proportionaliteit, profijtelijkheid en toerekenbaarheid). Ook kunnen in anterieure overeenkomsten afspraken worden gemaakt.
123	Parkeren en logistiek Binnenstedelijke locaties zijn of worden autoluw volgens de RSU2040.	In de RSU is onder het kopje Mobiliteit een paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd. Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de

	Dit betekent dat aan de rand van de stad op strategische, goed bereikbare en ontsloten plekken ruimte moet zijn voor hubs, niet alleen voor personenvervoer, maar ook voor goederentransport. Wij hebben daarbij de volgende vragen: - Welke locaties zijn momenteel in Utrecht beschikbaar of gereserveerd als (stads)logistieke hubs/bufferlocaties?; - Wij pleiten voor het reserveren (en/of beschikbaar houden) van meerdere locaties, strategisch gelegen rond Utrecht, die in de toekomst als (stads)logistieke hubs/bufferlocaties en zo mogelijk als piekopvang voor bezoekers parkeren kunnen worden ingezet.	Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Bij de verdere uitwerking van dit onderwerp nemen wij uw aanbevelingen mee.
123	Deelgebied Centrum In het hoofdstuk Centrum worden onder meer de opgaven voor het centrum tot 2040, het programma en de belangrijkste ruimtelijke ingrepen vermeld. Hierin is een stand van zaken gepresenteerd. Zoals bekend zijn Gemeente en Jaarbeurs momenteel bezig met een traject om tot een Omgevingsvisie Jaarbeurs te komen. Dat leidt tot een paar vragen: - Wat is de status van de gepresenteerde opgaven, programmatische invullingen en ruimtelijke ingrepen, zoals die vermeld staan voor deelgebied Centrum?; - Een aantal voorzieningen (cultuur en onderwijs), dat een groter marktgebied bedient, is niet aan een specifieke ontwikkellocatie toegewezen. Hoe zijn deze concrete voorzieningen gerelateerd aan de barcode? En hoe relateert de gemeente in dit kader het Centrum, zoals ruimtelijk gedefinieerd in de RSU2040, in relatie tot de indeling die bij de barcode wordt gebruikt, namelijk stad, wijk en buurt?; - Hoe, en op basis van welke verdeelsleutels (en eventueel financiële verrekeningen), worden deze voorzieningen evenredig verdeeld over de verschillende ontwikkellocaties binnen Merwedekanaalzone en Beurskwartier?;	Specifiek voor de verdeelsleutels en financiële verrekeningen: zie de beantwoording van de eervoorgaande vraag over bijdragen in fondsen. Verdere invulling hiervan betreft gebieds- en projectspecifieke afspraken.

	- In de RSU2040 staat vermeld dat de Nieuwe Jaarbeurs een dak krijgt dat (deels) als publiek toegankelijke ruimte wordt ingericht. Dit onderwerp staat op de agenda in het kader van het samenwerkingstraject van gemeente en Jaarbeurs om tot een Omgevingsvisie Jaarbeurs te komen. Jaarbeurs heeft daarbij aangegeven open te staan voor een publieke toegankelijkheid van het dak, maar dat een financiele bijdrage van de gemeente nodig is, om dit haalbaar te maken.	
123	Merwedekanaal Het Merwedekanaal is een kwaliteitsdrager in het plangebied Jaarbeurs. Gezien de verwachte toename van het gebruik van het, nu reeds zeer intensief benutte, Merwedekanaal, onderschrijven wij van harte het realiseren van een roeibaan in Rijnenburg. Dit biedt extra mogelijkheden voor wedstrijdroeiers, zodat er meer ruimte komt voor recreatieve roeiers (en andere watersporters) op het Merwedekanaal. Wij zien uw reactie op bovenstaande opmerkingen en vragen met belangstelling tegemoet.	In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater.
124	Graag reageren wij, als Werkplaats Overvecht, op de RSU. De Werkplaats heeft vanuit haar perspectief gekeken naar de RSU. Daarin zien we dat er mooie ambities voor de stad Utrecht zijn. Ambities waar je niet tegen kan zijn. In onze reactie stellen we wel een aantal vragen, specifiek voor de wijk Overvecht. Vragen die wellicht makkelijk te onderbouwen zijn met onderliggende stukken die ten grondslag liggen aan de RSU. Ook geven we aanbevelingen om vooral geen kansen te laten liggen en kansen integraal te bekijken. Ten slotte uiten we onze zorgen, met name over of alle ambities wel leiden tot een versnelling van de realisatie van de ruimtelijke opgaven. Tevens heeft Werkplaats Overvecht de reactie van het Wijkplatform en het Bewonersplatform in concept ingezien. De Werkplaats is onder	

	de indruk van de reactie die de bewoners van Overvecht hebben gegeven en de input van het Wijkplatform en Bewonersplatform zijn voor De Werkplaats erg waardevol. Er wordt een mooi beeld geschept over hoe Overvecht in 2040 volgens de bewoners zou kunnen functioneren en wat daarvoor nodig is in de RSU. Algemeen: De bladzijde nummers ontbreken. In dit stuk verwijzen we naar de bladzijde nummers zoals deze overeenkomen met de digitale pdf.	
124	pag 13 Inleiding: de Utrechtse Opgave. Hierin is opgenomen dat de noodzakelijke beschikbare ruimte anders gebruikt dient te worden. Er zal minder ruimte beschikbaar zijn voor rijdende en stilstaande auto's. In de parkeervisie die onlangs ter inzage lag, staat voor Overvecht nog altijd een parkeernorm genoemd. Of te wel: voor elke woning die gerealiseerd wordt, dient een x aantal auto's gerealiseerd te worden. Indien de gemeente Utrecht echt inzet op minder ruimte voor stilstaande auto's en meer ruimte voor groen en kwalitatieve openbare ruimtes (wat de Werkplaats ook voorstaat), dient de parkeervisie herzien te worden voor Overvecht. Dus geen norm voor de verplichting tot het realiseren van x auto's pr woning. Pas dan kunnen alternatieven voor autobezit worden toegepast, willen marktpartijen (deelauto exploitanten, exploitanten voor alternatieven voor de auto) investeren in alternatieven voor de auto. De gemeente laat dan zien dat ze keuzes maakt: "wij als gemeente Utrecht gaan voor een gezonde stad, met minder auto's in het openbaargebied zodat de openbare ruimte kwaliteit krijgt en de lucht minder vervuild raakt. Verkeerslawaai en verkeersongelukken afnemen".	Wij proberen inderdaad maximaal te sturen op de reductie van autobezit en autogebruik. In een wijk als Overvecht is dat lastiger omdat het parkeren er op dit moment niet gereguleerd is. Toch zetten we in gebieden als Overvecht in op nieuwe vervoerssystemen en deelauto's, zie verder de recent verschenen concept parkeervisie. Ook zetten we in op betere voorzieningen voor OV en langzaam verkeer, en waar mogelijk het omzetten van parkeren naar andere functies zoals groen. Wij zijn ervan overtuigd dat we hiermee stapsgewijs het autogebruik kunnen terugdringen.

124	pag 24 Prioriteitsvolgorde: wij missen een definitie van groen. Groen is extreem belangrijk voor de mens, dus dat moet je als stad zeker koesteren. Bij punt 2 wordt gesteld dat groen (inclusief klein groen) ontzien moet worden. Dat geldt voor al het groen, hoe ongedefinieerd groen ook in de praktijk kan zijn? Indien dat het geval is, is het verdichten van de stad echt een opgave.	Onder groen vallen ook de kleinere groen elementen (inclusief snippergroen), alleen dat wil niet zeggen dat we deze allemaal een-op-een behouden op dezelfde plaats. Dat zou alle gebieden en de inrichting ervan 'op slot zetten'. Wel is het belangrijk dat in het kader van klimaatadaptatie 40% groen in iedere buurt nodig is om ook in de toekomst een leefbare stad te blijven. Concreet breiden we de hoeveelheid groen uit, deels op bestaande plaatsen en deels op nieuwe plaatsen.
124	pag 29 De NRU is een behoorlijke barrière tussen Overvecht en het Noorderpark. Het mooie groene park kan beter en veelvuldigere worden benut. Waarom voorziet deze RSU niet in een krachtige visie om de NRU te overkluizen, hier functies aan te brengen, bij voorkeur sportvelden. Hierdoor kunnen de sportvelden in de wijken (die nu door haar bewoners niet gebruikt worden omdat ze niet openbaar toegankelijk zijn, zodat sportvelden in de wijken plek kunnen maken om te werken en wonen en toegankelijk groen te maken. Op deze wijze blijven de sportvelden behouden in de wijk, is er sprake van dubbelgebruik en is de NRU geen barrière meer, maar een verbinding van stad naar groen. Beter investeren in het gezond maken van de NRU dan het verbreden van de A27.	De NRU wordt uitgewerkt in apart project NRU.
124	pag 31 In de eerste zin staat: “… verbindingen zijn cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek”. Vervolgens wordt er alleen ingegaan op de fysieke verbindingen. Hoe wordt de sociale verbinding in de RSU vormgegeven? Daarbij tevens de vraag wat wordt verstaan onder mentale verbindingen. Hoe definieert de gemeente een HOV /waar voldoet	Dit wordt verder uitgewerkt onder het kopje ‘Inclusieve stad’ in paragraaf 1.2 ‘Vijf stadsprofielen’. De RSU richt zich alleen op de fysieke ontwikkelingen tot 2040 in Utrecht, maar onderkent dat de ontwikkeling van de stad meer is dan alleen de fysieke inrichting. We onderschrijven het belang van sociale cohesie en ontmoeting specifiek op pagina 103-107.

	een HOV aan? Aan welke vorm van HOV denkt men? Een tram, bus, metro,…?	Met HOV wordt een hoogwaardiger vorm van openbaar vervoer bedoeld dan het huidige stadsdekkende bussysteem. Of het een tram, metro, lightrail of hoogwaardiger variant van de huidige bussen (zoals bijvoorbeeld in Eindhoven) wordt is op dit moment nog niet duidelijk.
124	pag 43 Punt 6: “De Gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw..”. Kan er een toelichting gegeven worden op wat volgens de gemeente faciliteren is? Er zijn een aantal ontwikkelingen in Overvecht die onder druk staan: de financiële haalbaarheid staat onder druk vanwege de opeenstapeling van goede ambities. Dus is faciliteren ook afwijken van grondprijsbrieven mits met goede onderbouwing? Meedenken over prioritering van ambities? Immers: de ene wijk is de andere niet. Er moeten keuzes gemaakt worden over ambities, waar ben je soepeler in ambities omdat de bewoners hierom vragen en hoe zorg je dat ambities financieel ook waargemaakt worden? Faciliteren klink in deze context as een afwachtende grondhouding vanuit de gemeente. Wat niet de bedoeling zal zijn.	Als gemeente hebben wij bij de meeste projecten een faciliterende rol: het meedenken met en mogelijk maken van plannen van woningcorporaties en private initiatiefnemers. Met deze ruimtelijke strategie geven wij de richting voor de projecten die we willen faciliteren. Ook hopen we dat dit een prikkel is voor partijen om extra initiatieven op te starten, zodat de ambities gerealiseerd worden.
124	pag 76 “Minimaal 75 m2 openbaar groen per woning”. Vraag is: hoeveel openbaar groen is er momenteel per woning. De gemeente Utrecht heeft als ambitie 60.000 woningen extra te realiseren: daar hoort dan ook 450 ha openbaar groen bij. Behoort deze 450 ha bij de ambitie van de toevoeging van 550 ha zoals genoemd op bladzijde 81 *schaalniveau 5: Groen om de stad)? Zo niet: waar bevindt deze 450 ha zich in de stad Utrecht?	Binnen de gemeente Utrecht is momenteel ca 75 m2 groen aanwezig per woning. Dat bevat zowel groen binnen als buiten de bebouwing. De ambitie is om dit gelijke tred te laten houden bij een toename van het aantal woningen. Dat groen kan dus zowel binnen als buiten de bebouwing zijn; alles binnen de gemeentegrens telt mee. Daarnaast ligt er ook veel groen net buiten de gemeentegrenzen; dat is wel een kwaliteit voor Utrecht, maar dit tellen we niet mee in deze ambitie.

124	pag 76 “Streven naar minimaal 40% groen in iedere buurt…”Ook hier geldt: wat wordt verstaan onder groen? Zijn dit ook groene daken en groene gevels, of wordt hier bedoeld: groen op maaiveld niveau?	Al het groen telt hierin mee, ook snippergroen, boomkruinen en groen op daken. Uw reactie gaat over Overvecht; daar wordt het streven van 40% groen momenteel in alle woonbuurten ruimschoots gehaald.
124	pag 76 “Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden”: is bekend op welke wijze men dit wil gaan doen en wat dit betekent voor de huidige bebouwing?	Wij willen neerslag zoveel mogelijk nuttig gebruiken en vasthouden op de plek waar het valt. Dit doen we aan de hand van een voorkeursvolgorde. Als eerste willen we neerslag vasthouden op daken (groene daken) en in regentonnen. Als dit niet kan willen we het infiltreren in tuinen en groenstroken. Als dit niet lukt dan willen we het ondergronds infiltreren via technische voorzieningen. Als dat niet lukt gaat het regenwater rechtstreeks naar oppervlaktewater. Regenwater infiltreren leidt over het algemeen tot wat hogere grondwaterstanden, wat niet op elke plek gewenst is vanwege de overlast die dit – met name in de winter – kan geven. We zullen bij de uitwerking dus maatwerk per gebied gaan leveren. Uitgangspunt daarbij is dat extra infiltreren niet leidt tot schade aan bebouwing. Dit geldt voor zowel de huidige en nieuwe bebouwing
124	pag 86 De gemeente heeft een enorme ambitie: veel woningen en veel groen. Een energietransitie en mobiliteitstransitie. Is er binnen de gemeente voldoende capaciteit om al deze ambities te realiseren waarbij integraal werken en doorpakken essentiële zaken zijn om de RSU te laten slagen?	Ja. Capaciteit is niet de enige maatgevende factor; dat kan ook zitten in proceduretijd of financiën
124	pag 105 In Overvecht staat een icoontje getekend op de kaart: we vermoeden honkbal. In het renvooi staat bij dit icoontje geen uitleg.	Het klopt dat het symbool in de legenda ontbreekt en het staat inderdaad voor een zoeklocatie voor honk- en/of softbal. We voegen het icoontje toe aan de legenda.

124	pag 109 Slim parkeren: “bij nieuwbouwprojecten….. en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage”. Een garage betekent een gebouwde parkeeroplossing. Op binnenhoven op maaiveld parkeren past ons inziens ook binnen de visie. Daarmee is een parkeerplaats toekomstbestendig: bij afname van parkeergebruik is een parkeerplaats op maaiveld op een binnenhof makkelijk om te zetten naar groen. Daarnaast is parkeren op maaiveld een goede manier om het aantal m^2 verharding te minimaliseren.	Met garage wordt hier een inpandige garage in een woning- of appartementencomplex bedoeld of aparte P+R garages aan de rand van de stad. Parkeren op maaiveld is vorm van een monofunctioneel ruimtegebruik waarvoor wij in een verdichtende en gezonde stad minder mogelijkheden zien. Gebouwd parkeren heeft daarom toch de voorkeur, omdat we naast verdichten ook groen en kwaliteit willen toevoegen. Wij realiseren ons dat dit momenteel in Overvecht financieel lastig haalbaar is, aangezien er maar beperkte opbrengsten uitkomen doordat er geen gereguleerd parkeren is.
124	pag 111 In de verbeelding wordt niet helder hoe de connectie is tussen OV knooppunten en de P+R locaties: hoe loopt de OV verbinding tussen deze twee belangrijke punten zich? Met name als bewoners ook gebruik kunnen maken van de P+R locaties.	Op dit moment is de concrete connectie tussen de OV-knooppunten en P+R-locaties nog niet duidelijk omdat in veel gevallen de locatie nog niet duidelijk is. Vanaf de P+R is goed OV (over het wiel en de spaken nodig) naar de bestemming.
124	pag 111 Kan aangegeven worden waar nieuwe P+R locaties bedacht zijn? Een P+R nabij Overvecht Noord (bedrijventerrein) biedt kansen om het wegverkeer over de NRU gedeelte Gageldijk te verminderen (van noord naar Zuid). Kijk ook naar de positieve impulsen die een P+R kan bieden: niet alleen parkeren, maar juist ook plek voor ontmoeten, aantrekkelijk voor bedrijven. Er zijn mooie voorbeelden van multifunctionele P+R locaties.	Die plek is nog niet bepaald en de locatie is mede afhankelijk van (en van invloed op) het definitieve ontwerp van de NRU en de ligging van (H)OV-lijnen. Het eventueel koppelen van andere functies aan de P+R is mogelijk maar daarvoor is nu nog te veel onduidelijk.
124	pag 113 De gemeente kiest voor meervoudig gebruik van ruimte. Een hele mooie ambitie. Het valt ons op, dat dit voor woningen goed wordt doorgevoerd. Echter voor de grote dc’s (distributie centra) aan de randen van de stad, is er geen enkele ambitie van de ontwikkelaar/ eigenaar. Daken worden niet ten volste benut voor PV panelen of	Waar we deze invloed kunnen uitoefenen, doen we dat of proberen we dat te (blijven) doen

	groen. Evenals de gevels: deze blijven onbenut en geven een onaantrekkelijk beeld. Daag deze partijen uit tot ambitie, hun maatschappelijke verantwoordelijkheid en zorg dat daken ook bij de dc's dubbel gebruikt worden.	
124	pag 118 Is het niet wenselijk om ook aan de noordzijde van de Franciscusdreef een mix van wonen en werken te maken? In de verbeelding op bladzijde 118 kan daarmee ook aan de noordzijde van de Franciscusdreef de arcering van "Hoogbouw zoekgebied langs nader te bepalen structuren" aan de noordzijde van de Franciscusdreef worden toegevoegd. Dit sluit aan op de ruimtelijke opgave voor Overvecht 'Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef', zoals genoemd op pagina 142.	De wens om te verdichten en te mengen met woningbouw is iets anders dan het toestaan van hoogbouw. Op de kaart van het gebied (pagina 143) is de strook ten noorden van de Franciscusdreef aangewezen als gemengd stedelijk milieu. In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder Overvecht, met hoogbouw wordt omgegaan. Hogere elementen langs de doorgaande structuren zijn binnen de historische opbouw van Overvecht niet ondenkbaar. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen.
124	pag 123 Onder paragraaf 5.2.12 wordt een aantal keer bij de principes "tenzij" benoemd. Wanneer wordt afgeweken van een principe?	Bij een principe "tenzij" kan alleen afgeweken worden als op de betreffende plek een beter alternatief voorhanden is of als zich een situatie voordoet waardoor het principe op die plek niet mogelijk is. In dat laatste geval dient altijd aangegeven te worden waar in de stad dit gecompenseerd wordt, zodat bij alle ruimtelijke ontwikkelingen ook alle functies uit de barcode evenwichtig blijven meegroeien.
124	pag 125 Functieverandering: De verbeelding is verwarrend, de omschrijving is correct. Landbouw wordt in de verbeelding gezien als een onrendabele/ overbodige functie in de stad. Juist lokale voedselproductie is een aanwinst voor de stad. De Voedseltuin in Overvecht is enorm waardevol: educatief, gezond en plek voor ontmoeting en zingeving.	We zien het niet als een onrendabele of overbodige functie. Met name ook voor voedselvoorziening is het van belang. We houden deze titel aan, zonder daarbij de importantie van de voedseltuin over het hoofd te zien.

	Dus in de verbeelding liever landbouwgrond omzetten naar een voedseltuin.	
124	pag 125 Verdichten: is er in de stad geen ruimte meer voor de bestaande eengezinswoningen? Er wordt in de verbeelding en omschrijving (“lage dichtheid”) gesuggereerd dat grondgebonden woningen worden omgezet naar gestapelde woningen. Dit lijkt ons geen wenselijke situatie, ook omdat de toe te voegen woningen voor een groot deel gestapelde woningbouw is In Overvecht moet ruimte blijven voor grondgebonden woningen.	In Overvecht blijft de ruimte voor grondgebonden woningen. Dat wil niet zeggen dat er nooit iets kan op plekken die al bebouwd zijn.
124	pag 127 Ter aanvulling op de tekst van deze pagina. In de RSU staan veel ambities: de Werkplaats omarmt deze. Tegelijkertijd maakt de Werkplaats zich zorgen over de haalbaarheid: er worden ontzettend veel ambities gesteld en geen prioriteringen gesteld. Deze prioriteringen kunnen per wijk gesteld worden. Zo is het in Overvecht is het van belang dat de wijkeconomie verbeterd. Dat zou een prioriteit voor Overvecht moeten zijn. Werk vanuit deze prioritering en neem zoveel mogelijk ambities mee. Accepteer dan dat sommige ambities niet lukken, maar maak helder welke ambities noodzakelijk zijn om de leefbaarheid van wijken te verbeteren. Door alle ambities te willen realiseren, ontstaat het risico dat ontwikkelingen heel lang duren en de plankosten de pan uitrijzen. Dus: maak keuzes. Geef ontwikkelaars de ruimte om hun creativiteit te gebruiken en omarm het ondernemerschap van ontwikkelaars. Faciliteer als gemeente niet alleen: maak integrale keuzes voor plekken die een positieve impuls geven aan de	De essentie van de Utrechtse barcode is dat de stad, maar ook de wijken in evenwicht groeien. Dus niet alleen woningen maar de volle breedte aan functies. Per gebied wordt(in een aparte gebiedsuitwerking) een afweging gemaakt aan welke functies in meer of mindere mate behoefte is en waar deze functies een plek krijgen, en hoe dat kan worden gerealiseerd. En wat dit betekent voor de totale stad.

	wijk. Als voorbeeld: durf het aan de NRU te overkluizen, maak sport voorzieningen op de overkluizing. Dit geeft ruimte in de wijk voor verdichting. Zorg ervoor dat scholen gebouwd worden en flexibel zijn in de toekomst voor groei en krimp. Dit voorkomt lege gebouwen die enkel en alleen strategisch bezit zijn. Maak integrale keuzes die goed zijn voor de stad en haar bewoners.	
124	pag 140 Opgaven voor Overvecht: verbonden wijk met de omgeving. Wat wordt bedoelt met de verbinding van Overvecht met het Amsterdam-Rijnkanaal?	Hiermee bedoelen de we de verbinding via Zuilen naar Lage Weide en verder naar Leidsche Rijn. Het Amsterdam Rijnkanaal is een fysieke barrière in de stad die we willen slechten. En Lage Weide is een belangrijke werklocatie voor de bewoners van onder andere Overvecht. De verbinding onderling willen we verbeteren. Voor meer informatie zie Bruggenstudie levert 9 prioriteiten op | Gemeente Utrecht
124	pag 140 Opgaven voor Overvecht: waarom een lichte toename in de wijkeconomie en niet een sterke toename?	De toename van het aantal banen is gekoppeld aan de groei van het aantal inwoners van de wijk. Het woordje 'lichte' zullen we weghalen.
124	pag 140 Opgaven voor Overvecht: “sociale veiligheid vergroten door meer menging in de wijk…op straat”. Menging van wat?	menging van verschillende types woningen en van functies die bijdragen aan de overzichtelijkheid, veiligheid en gebruik van de wijk (bijvoorbeeld woningen, werklocaties, voorzieningen, groen, etc.)
124	pag 141 Ruimte voor creatieven/ broedplaatsen. Dit kunnen ook ondernemers uit de wijk zijn. Broedplaatsen geeft een bepaalde associatie (wel een positieve), maar juist de jonge ondernemers uit Overvecht moeten een plaats kunnen krijgen om te ondernemen.	Dit kunnen we inderdaad beter verwoorden. Het gaat er om dat er betaalbare werkruimte beschikbaar is. Bijvoorbeeld voor creatievelingen maar ook voor startende ondernemers

124	pag 158 De tabel: Wordt er bedoeld dat er in Overvecht 33 ha nieuw groen (buurt- en wijkgroen en groenblauwe routes) wordt toegevoegd? 7 sportvelden: is dat onderdeel van de toevoeging van de 23 ha nieuw buurtgroen. Daarnaast 6800 woningen? Wordt er hier rekening gehouden met meervoudig grondgebruik? Is het inzichtelijk te maken hoe deze getallen tot stand zijn gekomen? Het gevoel zegt dat er een ruimtegebrek is.	Nieuw groen binnen de wijk is het totaal, waarin ook meetellen oa kleine stukjes groen (“snippergroen”), verharding die wordt omgezet naar groen, kwaliteitsverbetering van groen bij de groenblauwe routes, boomkruinen en bijvoorbeeld ook groene daken. In de definitieve RSU zullen we dit beter duiden.
124	pag 160 Overvecht kent veel ondernemers die momenteel slecht een plek in de wijk kunnen vinden. Om de wijkeconomie te verbeteren is er behoefte aan plekken om te ondernemen. In de tabel staat er geen groei van banen (terwijl in Overvecht procentueel de meeste mensen wonen zonder baan van heel Utrecht).	U heeft gelijk. De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk.
124	pag 165 e.v. De faseringen. Is het per fase mogelijk een tijdspad te geven (over welke periode hebben we het?). Voor Overvecht is de prioritering de sportvelden. Wat wordt bedoelt met het icoon bij de Carnegiedreef in de verbeelding op bladzijde 166)? Fase 2 zijn de ontwikkelingen in Overvecht. Is het niet beter een integrale visie te maken voor fase 1 en fase 2 Wat zijn de kansen? Er is nu een urgentie voor de ontwikkelingen in Overvecht: veel initiatieven passen in fase 1.	In paragraaf 7.2 wordt de volgorde van ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stedelijke ontwikkeling geduid vanuit de samenhang tussen met name de ontwikkeling van het stedelijk mobiliteitssysteem en de ontwikkeling van de stedelijke knooppunten. Deze uitvoeringsstrategie bevat geen harde planning en zal in een volgende fase nader moeten worden uitgewerkt. De uitvoeringsstrategie beoogt niet aan te geven dat er bijvoorbeeld in Overvecht in relatie tot fase 1 geen ontwikkelingen kunnen plaats vinden. Wel dat het verstandig is rekening te houden met ontwikkelingen die in een latere fase zijn voorzien. Wanneer dat mogelijk en wenselijk is zullen we niet twijfelen om onderdelen eerder uit te voeren.

124	pag 183 Halverwege de eerste alinea wordt gesproken over “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) versus “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Deze gaan hand in hand en vergen een andere benadering. Er moet gekeken worden naar de maatschappelijke kosten en baten. Buurtcentra kosten geld om te realiseren, maar de aanwezigheid van een buurtcentra bespaart ook gelden (uitkering, zorg et cetera). Bij de tabel staan nu alleen ruimtelijke zaken vermeld (wat ook niet zo raar is in een RSU), echter is maatschappelijke ontwikkeling ontzettend belangrijk: werkgelegenheid, onderwijs, plek voor ontmoeting. Deze paragraaf belicht daarom iets te eenzijdig het ruimtelijk aspect	De maatschappelijke opgave is van groot belang voor de stad en maakt daarom integraal onderdeel uit van de RSU. In de RSU zijn de ruimtelijke consequenties van de maatschappelijke opgave verwoord. Daarbij is aandacht voor de benodigde ruimte, de verdeling van de ruimte en het benodigde programma. Ook in de investeringsstrategie is de maatschappelijke opgave een belangrijk onderdeel.
124	pag 186 Zijn de investeringsprincipes in dialoog met de DNU opgesteld?	Nee deze zijn niet in dialoog met de DNU opgesteld. De DNU is wel meegenomen in de aanloop naar een definitieve RSU.
124	pag 191 Hoe worden grondprijzen bepaald? De ambities die gerealiseerd dienen te worden zullen een lagere residuele grondwaarde geven dan nu het geval. Wordt dit meegenomen in het grondprijzenbeleid? Zoals we lezen op bladzijde 190 is de gemeente zich bewust dat verdichtingsopgaven geen structurele winstgevende grondexploitaties geven.	De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De prijsontwikkeling in de markt kan afhankelijk zijn van de dan geldende marktsituatie en geldende (grond)beleidsbepalingen.
125	Hierbij mijn reactie op de “Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040”. Als inwoner van Utrecht ben ik danig geschrokken van deze visie, het	We ontwikkelen de stad in een specifieke volgorde (zie pagina 24 van RSU2040). Dit zorgt er voor dat we niet overal tegelijk bouwen, maar wel continu kwaliteit aan de stad toevoegen (groen, voorzieningen, bereikbaarheid) en een antwoord geven op de vraag die op Utrecht

toenemen van het aantal inwoners en de daarbij behorende woningbouw zijn daar de schuld van. De grens van het aantal inwoners is wat mij betreft nu al bereikt totdat Rijnenburg ontwikkeld wordt.

Ondanks de “barcode” neemt het aantal inwoners per km2 fors toe, het scheppen van extra groen is dan ook een doekje voor het bloeden. De leefbaarheid neemt af en de druk op het omringde groen (b.v. Amelisweerd) neemt toe.

Verder heb ik zorgen over het realiseren van kleine centrums met hoogbouw rondom ov knooppunten, voor je het weet hebben we hier nieuwe “prachtwijken”. Als het inbreiden wordt stopgezet is er sowieso geen noodzaak voor het realiseren van een ov ring.

Financieel zijn er ook de nodige risico’s, Utrecht en projecten dat gaat vaak niet samen, forse kosten overschrijdingen zijn geen uitzondering. De schade wordt dan deels bij de inwoners neergelegd.

Kortom het is beter om de 7 miljard te besteden aan de klimaatambitie en/of het ontwikkelen en ontsluiten van Rijnenburg.

afkomt. Dit geldt niet alleen voor de nieuwe plannen maar juist ook voor de versterking van de bestaande stad.

Groei is niet het doel, ontwikkelen in brede zin (sociaal-maatschappelijk, evenwichtig, economisch, ruimtelijk) wel. Wij zullen dat in goede banen moeten leiden.

126

zie ook inspraakreactie 88

in de reactie wordt bezwaar gemaakt tegen:
extra infrastructuur
uitbreiding ov netwerk in de buurt van Wayen
grote infra projecten
zoekgebied voor sport en duurzame energieopwekking
hoogbouw
A12 zone

Hartelijke dank voor uw reactie

Mbt extra infrastructuur
- De extra rijksweg hebben we uit het kaartbeeld gehaald.
- We kunnen de extra ring (gemeenteweg) aan de hand van uw kaartje niet plaatsen. We vermoeden dat dit de gemeentegrens is.

Mbt de uitbreiding van het ov netwerk
- Het tracé van het Wiel met Spaken (systeemsprong ov) ligt nu ten noorden van de A12. De definitieve ligging is nog niet bepaald

Mbt grote infraprojecten

- Grote infrastructurele ontwikkelingen worden altijd integraal bekeken. Hierbij worden omwonenden en belanghebbenden betrokken.

Mbt zoekgebied voor sport en duurzame energieopwekking

- Technische zoekgebieden betreffen een indicatieve duiding. Waar deze sportvelden / duurzame energieopwekking precies komen en hoe ze eruit komen te zien weten we nog niet, vandaar het zoekgebied. De locatie staat ook aangegeven als concrete plek maar met pijlen eromheen om te laten zien dat dit gebied nog niet vast ligt. We pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.

Mbt Hoogbouw

- Momenteel werken wij een aan een hoogbouwvisie. Deze kent een participatietraject.

Mbt de A12 zone

In U Ned verband wordt een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonder-zoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

127	1. In de eerste plaats complimenten voor de RSU 2040. Zo te zien is er met alle betrokkenen hard gewerkt om een gerichte verkenning te doen naar hoe we zouden willen dat onze stad er in 2040 uitziet en hoe we dat met elkaar kunnen bereiken. Vanuit ons perspectief is het daarbij goed om te zien dat er ook aan sporten en bewegen specifiek aandacht is besteed (H4). Wat zich overigens wat ons betreft ook had mogen vertalen in de formulering van concrete opgaven en ambities (H5).	Dank.
127	2. Een vraag die wij ons stellen is, op welke manier de RSU 2040 ruimte inbouwt voor ontwikkelingen tussen nu en 2040 die niet voorzien zijn dan wel die niet stroken met de uitgangspunten van de RSU 2040? Te denken valt bijvoorbeeld aan Corona, het ter zake gevoerde en te voeren beleid en de effecten daarvan op gebruik en inrichting van de Utrechtse ruimte. Het zou, denken wij, goed zijn ervoor te zorgen dat de RSU 2040 van tijd tot tijd kan worden geactualiseerd.	Het is nu niet te voorzien wat de impact van de coronacrisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. De RSU geeft aan hoe we daarmee omgaan.
127	3. Wat ons voor ons eigen gebied (Oost) is opgevallen, is dat Noordoost buiten beeld blijft. Op de afbeelding van p. 131 RSU 2040 is van gebied “Oost” vooral “Zuidoost” omcirkeld. Noordoost wordt overgeslagen. Ook overigens is er weinig aandacht voor Noordoost. Graag zouden wij zien dat in de in de RSU 2040 opgenomen analyse en toekomstvisie van Oost zich ook over Noordoost uitstrekken. Meer in het bijzonder met betrekking tot Sportpark Voordorp (vooralsnog geen plaats hiervoor ingeruimd in de RSU 2040) en zeker ook in samenhang met de thema’s woonomgeving, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie.	De hele stad en omgeving heeft onze volle aandacht en dat straalt de RSU ook uit. We hebben dus ook voor de ontwikkelingen van sport, recreatie en groen de hele stad meegenomen. Noordoost wordt daar dus ook vol in meegenomen, in de breedte van de ontwikkeling van gebied, stad en de bijbehoren barcode

127	4. Dat laatste raakt ook aan een algemene observatie aangaande de RSU 2040. Deze lijkt qua betrokken thema's uit te gaan van een "stuk-voor-stuk"-benadering. Dus: Wonen (5.2.2), Werken (5.2.3), Maatschappelijke voorzieningen (5.2.4), enz. Wij denken dat het belangrijk is deze thema's (meer) integraal te benaderen en dat hier een uitdaging ligt om een manier te bedenken om aldus deze thema's op een goede manier met elkaar te verbinden. Wij hebben hier in ieder geval behoefte aan, mede vanwege de waarschijnlijke landing van een nieuwe sporthal op Sportpark Voordorp. In samenhang met het herdefiniëren van onze rol als sportvereniging van de toekomst, in verband waarmee wij voorzien een steeds bredere en meer uitgesproken maatschappelijke rol te zullen gaan vervullen in Noordoost.	Wij kunnen ons vinden in uw oproep om zaken meer integraal te benaderen. Daarvoor hebben we de barcode ontwikkeld. De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. In paragraaf 5.2.4 besteden we daar aandacht aan. Uitgangspunten als multifunctioneel gebruik (p125/126) gaan daarop in. De RSU is een ruimtelijke koers op hoofdlijnen die veel onderwerpen raakt. Een verdere uitwerking van een bredere maatschappelijke rol van sportverenigingen staat de gemeente voor open bij de uitwerking van het sportbeleid.
127	5. Wij denken daarbij aan het mede inzetten van onze huidige en toekomstige accommodaties voor maatschappelijke en culturele activiteiten. Al dan niet in het verlengde van sport. Zo zijn wij de mogelijkheden aan het verkennen voor het organiseren van activiteiten die uitnodigen tot het maken van verbinding tussen de bewoners van Veemarkt en Voordorp of voor het faciliteren van geschikte ontmoetingsplekken voor deze bewoners. Tevens denken wij aan het bieden van ruimte aan scholen voor maatschappelijke en sociaal-culturele activiteiten en aan het, in verband hiermee, aangaan van samenwerkingen met Utrechtse culturele instellingen, zoals Zimihc. Met Zimihc zijn wij in gesprek inzake het mogelijk vervullen van een rol bij de Sport- en Cultuurmix en het bieden van een podium aan de amateurkunst.	Zie antwoord 4
127	6. Voor wat betreft Veemarkt zien ook wij een groeiende behoefte aan werk- en vergaderplekken (Vgl. p. 101 RSU 2040). De ligging van sportpark Voordorp is in dat opzicht ook bijzonder geschikt. Ook hier zou Sporting 70 graag een faciliterende rol op zich nemen.	Wij juichen het uiteraard toe als partijen in de stad een bijdrage willen leveren aan de maatschappelijke opgaven. Het behouden en versterken van werken in de wijken is één van die opgaven en daarom ook een economisch speerpunt in de RSU. De RSU is als koersdocument

		een visie met een globaal en abstract karakter. De exacte uitwerking van de opgaven past daarom niet in de RSU en moet komende tijd daarom verder vorm gaan krijgen. We waarderen de bereidheid van Sporting 70 om hier een faciliterende rol in te spelen. Als er concrete(re) plannen zijn gaat de gemeente hierover graag met Sporting 70 in gesprek, bijvoorbeeld via de gebiedscoördinator van Noordoost, of via een indicatieaanvraag via de afdeling vergunningen.
127	7. Bij de verdere uitwerking en concretisering van onze heroriëntatie (randnummer 4) alsmede van onze plannen en ambities (randnummers 5 en 6) zou, zoals gezegd, het tevens opnemen van een op Noordoost gerichte analyse en toekomstvisie in de RSU 2040 zeer welkom zijn. Uiteraard zijn wij graag bereid in dat verband alsmede bij de bijbehorende ruimtelijke invulling nader met u van gedachten te wisselen.	Wij gaan graag in gesprek met betrokkenen en belanghebbenden.
128	Betreft de polder Rijnenburg zou ik graag zien dat de RSU2040 geen termijnen vastlegt wanneer er pas gebouwd kan worden. De woningnood in Utrecht is hoog en kan niet tot na 2040 wachten voordat hij opgelost is. De RSU2040 geeft aan dat de vraag naar betaalbare woningen er is en dat die in de toekomst ook zo blijft. Waarom dan wachten met bouwen in Rijnenburg?	Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is.
128	Het realiseren van energieopwekking binnen de stadsgrenzen zou geen prioriteit moeten krijgen. Het energievraagstuk is een globaal probleem en de woningnood en lokaal probleem. Het lijkt mij dan ook verstandiger om breder dan de stadsgrenzen te kijken als we over energie praten. Onderzoek samenwerkingen met de provincie en het	In de RES zijn we met de regio bezig te kijken wat ons aandeel kan zijn in de opwekking van energie. We vinden het al gemeente belangrijk daar een bijdrage aan te leveren. De potentie wordt niet alleen gezocht in niet bebouwd gebied maar ook bijvoorbeeld in combinatie met bebouwing.

	rijk. Zo laat je de kostbare grond dicht bij de stad vrij waar hij het beste voor gebruikt kan worden, woningen.	
128	De kwestie van overgewicht wordt door RSU2040 ook aangestipt. Hier ligt een duidelijke oplossing voor de hand. Het beter faciliteren van sportvoorzieningen voor jongeren. Zeker studenten die net op kamers komen en inrichting moeten geven aan hun leven zouden moeten kunnen sporten. Momenteel worden jaarlijks duizenden studenten op sportverenigingen afgewezen omdat er niet genoeg plek is voor hen. Dat is schrijnend. We zouden als maatschappij hierin meer moeten investeren omdat het ook financieel zich uitbetaald op de lange termijn. Het uitbreiden van de sport mogelijkheden voor Olympos en het realiseren van een watersportbaan voorop.	In de RSU is gezond stedelijk leven en de nabijheid van voorzieningen die een gezonde levensstijl moeten faciliteren voor alle Utrechters een belangrijk thema. Wij doenregelmatig onderzoek naar de huidige en toekomstige behoefte aan sportvoorzieningen. Dat is ook basis voor de opgenomen voorzieningen en de benodigde voorzieningen in de hele stad. Deze voorzieningen zijn toegankelijk voor alle Utrechters ook voor studenten.
128	Met de groei in het aantal inwoners is er nog weinig gekeken naar de gevolgen die dit heeft voor de fietsveiligheid. Veel van die nieuwe inwoners zullen ook gebruik gaan maken van de binnenstad en de fiets daar als voornaamste vervoersmiddel voor gebruiken. Is de huidige fietsinfrastructuur wel bestand om nog veilig fietsverkeer te garanderen.	In ons mobiliteitsplan gaan we hier gedetailleerder op in. Het heeft onze volledige aandacht en inzet. Fietsverkeer is en blijft voor Utrecht heel belangrijk.
129	Graag geven wij onze reactie op de plannen voor het zonnepark nabij de Ockhuizerweg in Haarzuilens. Wij zijn geen voorstander van zonnepanelen op agrarische- en of natuurgrond. Er zijn genoeg daken in Utrecht. We begrijpen niet dat 'groen' nu grijs wordt. Terwijl er al zo'n gebrek aan ruimte is in Utrecht voor echte natuur of natuurinusieve landbouw. Investeren in zonnepanelen is een lucratieve bezigheid. Zeker op 'maagdelijke	Helaas is het besparen van energie en het benutten van daken niet genoeg om de stad duurzaam te kunnen voorzien van energie. Er is ook ruimte nodig voor zonnevelden. De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen in Ockhuizen om drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is, nl. energieopwekking, recreatie en boscompensatie. Het gebied zal hierdoor veranderen. Wij zullen daarbij rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en

	grond'. Wij worden zelf ook regelmatig benaderd door partijen dus er stroomt (subsidie)geld in die sector, maar wij denken dat de gemeente en provincie een verantwoordelijkheid moeten pakken om te zoeken naar duurzamere alternatieven qua plaatsing voor zonnepanelen.	wij zien ook kansen om nieuwe natuurwaarden toe te voegen door de combinatie van bos, zonnevelden en de geleidelijke opbouw van recreatieve waarde voor het gebied.
129	Daarnaast ligt het kopen van grond en vervolgens doorspelen naar natuurmonumenten erg gevoelig. Zie de ontwikkelingen rondom de parkeerplaats aan de Thematerweg. Natuurmonumenten stelt zich niet op als betrouwbare partij tegenover de buren. Zijn jullie hier van op de hoogte? En hoe denken jullie hierover? We gaan hier graag over in gesprek om onze bezwaren verder toe te lichten.	De RSU is de koers voor de stad richting 2040. Wij kunnen daarbij niet ingaan op specifieke thematiek op individuele locaties. U kunt uiteraard de gemeente benaderen om over uw casus verder te praten.
130	Onze Werkgroep promoot natuur, landschap en cultuurhistorie in en rondom de gemeente Zeist. Ons “werkgebied” bevindt zich globaal tussen de Langbroekerwetering en Kromme Rijn en de Voorveldsepolder. Wij hebben diverse activiteiten zoals excursies, voorlichtingsacties, lezingen, belangenbehartiging en een knotgroep. De keuzen in uw Strategiedocument leiden bij ons tot grote zorgen voor de natuur, het landschap en de cultuurhistorie in en rondom Utrecht en speciaal ten oosten van Utrecht. Wij hebben hiervoor de volgende argumenten.	
130	1. De keuzen in het Strategiedocument leiden tot grote schade voor groen, natuur, landschap, cultuurhistorie in en om Utrecht. a. Want je kunt geen 60.000 woningen bouwen (104.000 in de U16-regio) zonder grote verstening van open ruimte groene gebieden. b. Je kunt niet groeien met 70.000 banen (80.000 in de regio) zonder	In de RSU wordt gekozen voor verdichten en vergroenen in balans. Dat is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen straten)

	groot ruimtebeslag op open ruimte en groen (toevoeging 32 ha bedrijfsterrein) en bovendien weer instroom van extra vragers op de woningmarkt. Zie ook het volgende punt.	naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad.
130	2. De groei van het aantal arbeidsplaatsen moet worden afgeremd. Want deze leidt tot een grote extra vraag naar woningen en daarmee weer nieuwe en extra druk op het groen en op de woningmarkt. a. Voor de regio geldt blijkens de Contour REP een groei van het aantal banen met 80.000. In de Contour REP staat vermeld dat hieruit een vraag naar 70.000 woningen voortkomt. De regio inclusief Utrecht is van plan 104.000 woningen te realiseren. Daar staat bij vermeld dat het woningtekort door de bouw van 104.000 woningen niet wordt ingelopen. Dat betekent dat de druk op het groen veel groter is dan wordt beschreven in de RSU. Het woningbouwprogramma in de stad Utrecht van 60.000 woningen leidt afgezet tegen de groei met 70.000 banen tot het oplopen van het woningtekort in Utrecht. Dat leidt vervolgens tot extra druk op het groen en de leefbaarheid. c. Groei van het aantal arbeidsplaatsen is een keuze. Als er geen ruimte geboden wordt voor groei van arbeidsplaatsen, zullen deze in veel mindere mate toenemen dan de prognoses aangeven.	de groei in balans brengen is wat RSU 2040 doet. De banen zijn ook hard nodig om een sociaal maatschappelijk evenwicht (ook leefbaarheid) in de stad te krijgen. Alsmede ruimte te bieden voor transitie naar andere, schonere economieën als die van circulair.
130	3. De groei van het aantal banen moet in evenwicht zijn met de beschikbare ruimte en met het doel uit de ‘Woonvisie Utrecht beter in balans’ om de tekorten op de woningmarkt af te remmen. Zolang er tekorten zijn op de woningmarkt, is het onverstandig om groei van banen te stimuleren. Banengroei leidt tot Utrecht uit balans. a. De groei van het aantal banen leidt tot een getalsmatig bijna even grote woningvraag. Daarmee wordt alle ruimte om iets te doen aan de problemen op de woningmarkt, een belangrijk doel uit de Woonvisie	In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei. De werkgelegenheid in de stad is daar een belangrijk onderdeel van. Als stad hebben we de ambitie 'Werk voor iedereen' waarbij we werkgelegenheid creëren voor alle bevolkingsgroepen, en daarmee nadrukkelijk niet alleen voor hoogopgeleiden. Om aan deze behoefte te voldoen hebben we in de RSU een aantal werklocaties specifiek aangewezen voor werkgelegenheid waar we door te intensiveren meer banen creëren. Daarnaast bevindt een groot deel van de nieuwe banen zich in de wijken zelf. Ruimte voor werkgelegenheid is niet in strijd

	en in samenhang daarmee uit de RSU, opgeëist door kapitaalkrachtige instromers voor de nieuwe banen. b. De woningtekorten blijven, er wordt geen recht gedaan aan de Woonvisie en de druk om te bouwen in het groen blijft ook.	met de ruimte voor wonen, maar versterkt de nabijheid waar we met de RSU naar streven. De aanwezigheid van banen in de stad is cruciaal om een gezonde stad te kunnen zijn.
130	4. De groei met 60.000 banen is in strijd met uitgangspunt 7 van de door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten. Namelijk banengroei in relatie tot de omvang van de bevolkingsgroei. Want: a. Als uitgegaan wordt van natuurlijke groei van de zittende bevolking, kan de uitkomst nooit zijn dat de beroepsbevolking met 70.000 groeit. b. Dat kan alleen als naast de groei van de zittende bevolking ook een grote instroom van werkenden wordt voorspelt. Deze staat echter los van de natuurlijke bevolkingsgroei. c. Als de verwachte instroom als maat wordt genomen voor de banengroei, staat dit los van de bevolkingsgroei als zodanig. Hoe is de instroom kan berekend? Op grond van de verwachte groei van het aantal arbeidsplaatsen en het woningbouwprogramma? Dan gaat het om self-fulfilling prophecy. De groei met 70.000 banen en 60.000 woningen is het centrale gegeven in de RSU. Kan concreet worden aangegeven hoe de natuurlijke bevolkingsgroei leidt tot een banengroei van 60.000?	Bij het genoemde uitgangspunt gaan wij niet alleen uit van de huidige bewoners van Utrecht, maar ook de groei doordat mensen naar de stad toetrekken. Het is een mondiale trend dat mensen in steden willen wonen. Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.
130	5. Ten onrechte zijn natuur en natuurwaarden niet duidelijk beschermd. Natuur is in de RSU niet meer dan begroeid door de mens te gebruiken gebied. Onduidelijk is welke bescherming de in de natuur levende dieren en planten krijgen. a. Wij willen u vragen om de natuurwaarden uitdrukkelijk te beschermen door aan te geven dat de gemeente Utrecht aanwezige en potentiële natuurwaarden uitdrukkelijk beschermt en verder ontwikkelt. b. De ecologische verbindingen tussen natuurgebieden uitdrukkelijk	Utrecht ziet groen niet alleen als ‘begroeid door de mens te gebruikt gebieden’ en ook als leefgebied voor levende natuur. Dit doen wij in paragraaf 5.2.1 met de volgende zin: “Daarnaast heeft groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad”. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Dat betekent dat we wel uitspraken doen

	in hun geheel te beschermen. Speciaal de noord-zuidverbindingen die niet op de kaart zijn gezet zoals de ecologische verbinding tussen Kromme Rijn en Vechtplassengebied. Voor ons werkgebied verwijzen wij naar de kaart “Natuur verbinden en behouden”, zie de bijlage.	over bijvoorbeeld het bevorderen van de biodiversiteit en klimaatadaptatie/vergroening. Het voert echter te ver om ook concrete maatregelen op ieder thema en gebied op te nemen. Hiervoor zijn de onderliggende beleidsuitwerkingen op thema (bijvoorbeeld het Groenstructuurplan) en gebied (bijvoorbeeld de omgevingsvisie Utrecht Science Park) beter geschikt. Wij onderschrijven het belang van een goede afstemming van de belangen van recreatie en ecologie en de andere systeemwaarden die groen heeft Dit zullen we per verbinding nader moeten bekijken en uitwerken wanneer we daarmee aan de slag gaan.
130	6. De toe te laten groei van het USP leidt vanwege de toenemende mobiliteit tot grote schade aan natuur- landschap-, cultuurhistorie en leefbaarheid ten oosten van Utrecht. De huidige recreatieve en natuurwaarden worden ingrijpend aangetast. a. Schade aan Amelisweerd: de mobiliteitsproblematiek van de Uithof maakt verbreding van de A27 onvermijdelijk. Want bij klachten van omwonenden van het USP wordt door ambtenaren aangegeven dat bereikbaarheidsproblemen in Utrecht-Oost worden opgelost als de aansluiting van het USP op de A28 in het kader van de verbreding van de A27worden uitgebreid. b. De voorgenomen grote verdichting en hoogbouw in het USP met een ‘mobiliteits- HUB’, parkeergarages en tram aan de rand leidt tot horizonvervuiling en verminderde landschapsbeleving in het Kromme Rijngebied, het Waterliniegebied en de Stichtse Lustwarande (parken Sandwijck, Oostbroek, Vollenhoven). c. Het eventueel doortrekken van de tram naar Zeist leidt tot grote schade aan natuur, landschap, cultuurhistorie (Oostbroek en Vollenhoven) en afhankelijk van het tracé tot schade aan een aardkundig monument.	a) De banengroei op USP is geen reden voor de verbreding van de A27. De doorstroming van de A27 en A28 alsmede de verkeersveiligheid wel. b)De opgaves van het gebied zullen worden ontworpen zodat ze recht doen aan de plek zelf, als wel de omgeving c) De inpassing van het doortrekken van de tram is een complex vraagstuk. Bij de uitwerking zullen alle belangen en waarden integraal met elkaar moeten worden afgewogen. d). We zien mogelijkheden om in de toekomst recreatief groen uit te breiden in de omgeving van. e)dit is ook opgenomen in onze Nota van Uitgangspunten en is daarmee basis voor deze visie op structuur. Bij de verdere invulling van de gebieden, dus ook USP is dit ook nog steeds een van de uitgangspunten.

d. De grote groei van het aantal woningen in het USP leidt tot een te sterke recreatiedruk in de directe omgeving van het USP.
e. De veelheid van verbindingen die vanwege de banengroei nodig zijn, kunnen door hun versnipperende werking landschap, cultuurhistorie en natuur aantasten. Dit is een argument tegen banengroei. Belangrijk is ook aan te geven dat de verbonden stad niet tot schade aan landschap, cultuurhistorie en natuur mag leiden.

130

Oproep aan de gemeenteraad voor een groen, historisch en ruimtelijk Utrecht met een menselijke maat
Maak de keuze om de groei van het aantal banen niet te faciliteren. Het is onaannemelijk dat dat in een regio als Utrecht tot enige economisch nadeel leidt. Minder banangroei heeft grote strategische voordelen:
· Meer ruimte om werkelijk iets te doen aan de woningmarktproblemen (ongeveer 60.000 woningvragers minder in de gemeente Utrecht).
· Minder druk op de Utrechtse kwaliteiten dus onder andere op groen, natuur, cultuurhistorie.
· Beperkte groei van de mobiliteit; minder infrastructuur nodig.
· Geen noodzaak de A27 ingrijpend aan te passen om het USP aan te sluiten.
Wij vinden voor deze oproep een bevestiging in wat via het panel Burgerparticipatie RSU naar voren is gekomen. Namelijk een
· gezonde groei;
· betaalbare woningen;
· meer ruimte voor groen;
Samengevat Utrecht is groen, historisch en ruimtelijk met een menselijke maat!. Daarin past niet een enorme banengroei.

Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.

131	De Visie is in de 10-minutenstad en de Utrechtse barcode ook voorzien van begrijpelijke handvatten om tijdens de groei en transformatie van de stad de komende decennia de ontwikkeling op koers te houden en aan te kunnen toetsen. De ruimtelijke strategie, hoe te werken aan de ontwikkeling, roept meer vragen op. In de voorgestelde strategie wordt gekozen voor één volgorde, één route, één tijdpad. Dat heeft de risico's in zich van een klassieke blauwdrukplanning. Terwijl de grote thema's van vandaag één ding duidelijk maken: het wordt ontwikkelen in een uiterst dynamische context.	Het doel is niet een blauwdruk te maken van de stad maar de RSU geeft wel de condities voor gezond stedelijk leven en de ontwikkeling van de stad. Met deze condities blijft er veel ruimte om kwantitatief en kwalitatief de stad te blijven doorontwikkelen
131	Is de voorgestelde strategie dan robuust en vooral flexibel genoeg om de bijna altijd onvoorspelbare veranderingen in omstandigheden en randcondities in de tijd aan te kunnen? Wat als dat van tijd tot tijd om een andere route of volgorde vraagt? Wat als programmatische vragen of practische hobbels een routeaanpassing vereisen? Wat als de achterliggende doelen, de visie achter het ruimtelijk concept op het soort stad en samenleving waar dat concept kader en uitdrukkingsvorm voor is, ook een dynamische kijk op dat concept zélf blijkt te vragen? Lijkt de strategie zo niet teveel op een schaakpartij waarbij de speler alle zetten vooraf gefixeerd heeft, zonder kennis nog van wat er overigens op het bord gaat gebeuren? Zou een strategie die, met een heldere conceptuele visie als basis, scherp koers kiest voor een eerste stap en voor de stappen daarna een veel flexibeler en bewegenlijker kader biedt, niet meer houvast bieden bij storm en ontij?	Een mooie analogie naar het schaakspel. We schaken op een bord waar we van te voren de regels hebben opgesteld om daarna het spel goed te kunnen spelen. Die regels zijn de condities voor de ontwikkeling van de stad. Het spel zelf kent veel varianten waar in de loop van het verlopen van de klok vele zetten gedaan kunnen worden. Maar wel altijd binnen de contouren van de spelregels. Ergo: we bieden heel veel ruimte binnen de voorwaarden die nodig zijn voor de ontwikkeling. Innovatie en vernieuwde inzichten kunnen daardoor nog alle Ruimte krijgen. De randvoorwaarden leggen we vast. Zo is bijvoorbeeld in hoofdstuk 7 aangegeven dat na de eerste (nader uit te werken) fasen nog verschillende nadere keuzen te maken zijn.

131	Dan nog een paar andere vragen. Inzet in de RSU2040 is eerst infrastructuur, dan bouwen, in de samenvatting versmald tot eerst wegen. Gaat het niet primair gaat over eerst OV- en fietsnetwerken? Juist met het vaak laat komen daarvan worden kansen op mobiliteitstransitie gemist en oude gewoonten bevestigd.	In de samenvatting wordt ook specifiek het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer genoemd. Voor een gezonde groei van de stad is aandacht voor alle modaliteiten. Meer specifieke informatie hierover kunt u vinden in het Mobiliteitsplan 2040.
131	Barcode en 10-minutenstad zijn duidelijke en praktische handvatten voor het sturen van de feitelijke ontwikkeling. Groen en klimaat hebben daar een prominente plaats in. Staat het verplaatsen en plaatsen van groene en recreatieve functies naar en aan de rand van de stad om de stedelijke ontwikkeling op knooppunten handen en voeten te geven, daar niet haaks op?	We gaan geen groene en recreatieve functies verplaatsen. We maken juist een aantal van deze gebieden beter bereikbaar, investeren met name in de bestaande stad in zowel structuur als op specifieke plekken.
131	De conceptuele visie zet in op ontwikkeling van binnen naar buiten. Eerst de knooppunten, dan andere plekken binnen de stad, dan pas de stadsrand. Leidt die inzet tot de goede differentiatie in woonmilieus in de tijd? Of is het gevolg ervan twee maal gedurende langere tijd veel eenzijdigheid en onvoldoende antwoordt op wat in de stad nodig is en gevraagd wordt? Ik wens u succes met de volgende stappen.	De strategie wordt in samenhang met de woonvisie - waarin de gewenste beweegrichting voor de samenstelling van de woningvoorraad is gegeven - en flankerend beleid uitgewerkt in gebiedsgerichte plannen zoals Omgevingsvisies, Stedenbouwkundige Programma's van Eisen en bouwenveloppen. Daarbij maakt monitoring onderdeel uit van onze aanpak. Wij zijn ervan overtuigd dat binnen deze context gebouwd wordt aan een leefbare en toekomstbestendige stad waar het prettig wonen, werken en verblijven is. De beschreven woonmilieus in de RSU zijn daarbij geen blauwdruk, maar een perspectief. Ook binnen deze woonmilieus is het van belang voldoende differentiatie te realiseren zodat iedere wijk en buurt (bestaand en nieuw) haar eigen karakter krijgt of behoud. En grote dank!

132	Graag stuur ik u onze zienswijze op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze zienswijze is in de vorm van een presentatie die wij vorige week aan de projectleider van de Westelijke Stadsboulevard en de gebiedscoördinator West en Noordwest hebben gepresenteerd. Als inwoner van Utrecht en als architect in de infrastructuur voel ik mij verantwoordelijk voor ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. Binnen het maatschappelijk betrokken architectenbureau Syb van Breda & Co architects heb ik gewerkt aan zowel een analyse van de verkeersdruk in Utrecht West als aan een alternatief plan voor de Majellaknoop dat aansluit bij de uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Belangrijke uitgangspunten als leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en toekomstbestendigheid worden onvoldoende meegenomen in het huidige plan voor de Majellaknoop, en sluiten niet aan bij uw strategie. Wij hopen u hierbij een plan te hebben gepresenteerd dat wel aansluit bij uw strategie en waarmee de stad zich op een positieve manier kan ontwikkelen. Graag lichten wij ons plan verder toe in een gesprek met u.	De RSU2040 is het koersdocument voor de komende 20 jaar waarin op hoofdlijnen. Uw zienswijze gaat over tracekeuzes die niet in de RSU2040 worden gemaakt maar in tracestudies worden uitgewerkt. In het specifieke geval van de Westelijke Stadsboulevard is de tracekeuze van de Majellaknoop eind 2017 is gemaakt. Dit vastgestelde beleid is uitgangspunt geweest voor de RSU2040.
133	Met grote belangstelling hebben wij kennis genomen van het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ (hierna ‘RSU2040’). Een indrukwekkend en ambitieus document die weergeeft waar Utrecht voor staat en vooral naar toe wil. De opgave waar de gemeente Utrecht (maar ook in een grotere regio rondom Utrecht) voor staat, is fors en vergt een grote inspanning van diverse partijen, nauwe samenwerking tussen deze partijen en veel energie om de uitgangspunten uit het document waar te maken. Vanuit Loostad Vastgoedontwikkeling B.V. en KondorWessels Projecten B.V. zijn wij met diverse ontwikkelingen	

bezig in Utrecht. Beide ondernemingen maken onderdeel uit van VolkerWessels. Vanuit VolkerWessels zijn er nog andere ondernemingen actief in de gemeente Utrecht. Wellicht volgen er vanuit die ondernemingen nog afzonderlijke zienswijzen op de RSU2040. Hieronder geven wij eerst een beknopte algemene reactie op de RSU2040 en aansluitend volgt een specifiekere reactie voor een tweetal projectlocaties (Groenewoud en Archimedeslaan).

133

1. In de RSU2040 wordt sterk ingezet op hoge stedelijkheid. De focus ligt hoofdzakelijk op appartementen rondom (nieuwe) (H)OV punten. Het lijkt dat dit sterk gestuurd wordt vanuit de gedachte dat er tot 2040 nog grote woningaantallen gerealiseerd moeten worden en dat grote verdichting hiervoor noodzakelijk is. Wij vragen ons af of deze filosofie voldoende aansluit bij de marktvraag. Is er behoefte aan zoveel toevoeging van appartementen, of wil het gemiddelde Utrechtse gezin, of de starter niet liever een grondgebonden woningen met een tuin(tje)? Wordt hierdoor een grote doelgroep genegeerd en raakt dat de wens van de gemeente om te zorgen voor een inclusieve stad? Er wordt reeds vastgesteld dat het aantal vertrekkende 30-minners toeneemt. Een passend woningaanbod (prijs-kwaliteitverhouding) ligt hier mede aan ten grondslag. Er zal ook focus gelegd moeten worden op woningbouwontwikkelingen voor deze doelgroep zodat zij ook stappen kunnen maken in hun wooncarrière en hiervoor niet uit hoeven te wijken naar andere gemeente. (Jonge) gezinnen wonen liever in een ontspannen, kindvriendelijke wijk in een grondgebonden woning in plaats van in een appartement binnen een hoog stedelijke setting.

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens.
Verder delen wij met u dat er sprake moet zijn van voldoende differentiatie binnen de beschreven woonmilieus, zodat ik combinatie met de bestaande stad ruimte wordt geboden voor alle doelgroepen (studenten, starters, gezinnen, ouderen, etc.)

133	2. Wij maken ons zorgen over de stapeling van ambities die voortvloeien uit de RSU2040: vergroening (75 m2 groen per woning?), verduurzaming, circulair bouwen (en slopen), mobiliteit, klimaat adaptief en biodivers bouwen in relatie tot de betaalbaarheid van de woningen en daarbij de visie van de gemeente Utrecht om grondopbrengsten vanuit erfpachtopbrengsten in te gaan zetten om de ambities vanuit de RSU2040 deels te financieren. Hiermee komt de betaalbaarheid van woning nog meer onder druk te staan omdat de grondprijs voor de gemeente Utrecht een belangrijke inkomstenbron blijkt te zijn. Hoe bewaakt de gemeente Utrecht het financiële realisme en de financiële haalbaarheid van ontwikkelingen zodat de betaalbaarheid van woningen niet verder onder druk komt te staan?	Het realiseren van de ambities vraagt om een gezamenlijke (financiële) inspanning van gemeente, andere overheden (zoals rijk, provincie en Europa) en andere partijen (zoals ontwikkelaars en woningcorporaties). Dat wij daar vol op in zetten valt te lezen in het hoofdstuk Investeringsstrategie. We willen sturen op de (inhoudelijke) randvoorwaarden voor evenwichtige groei in de verschillende fasen van de planvorming met behulp van een afwegingskader, zoals omschreven in het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie. Dit geldt stadsbreed, maar ook voor afzonderlijke plannen.
133	3. In welke volgorde dienen ambities en projecten uitgevoerd te worden? Dienen eerst de mobiliteitsambities gerealiseerd te worden (bijvoorbeeld nieuwe P+R’s en de tramlijn) of worden er eerst nieuwe wijken ontwikkeld? Om hoge dichtheden te verantwoorden en af te wijken van de nota stallen en parkeren dient er een Tramlijn gerealiseerd te worden. Is de inzet op (H)OV haalbaar in tijd binnen de gestelde groeiambitie? Auto’s worden genegeerd in de RSU2040 (uitgangspunt 8) terwijl de gemiddelde burger in Nederland nog steeds de voorkeur geeft aan de auto boven H(OV) mede vanwege de afhankelijkheid van de auto (terwijl de RSU2040 stelt dat meer mensen de fiets nemen in plaats van de auto). Indien de gemeente Utrecht een inclusieve stad wenst te realiseren, is de inwoner van Utrecht die de voorkeur geeft aan vervoer per auto dan ondergeschikt aan een inwoner van Utrecht die kiest voor H(OV)?	Zoals aangegeven in hoofdstuk 7.2 lopen mobiliteitsambities en de ontwikkeling van nieuwe wijken hand in hand. Nieuwe wijken houden rekening met de wijze waarop de bereikbaarheid wordt gerealiseerd en zullen er tevens voor moeten zorgen dat tijdig voldoende vervoerswaarde ontstaat om de gewenste kwaliteit van ontsluiting te kunnen realiseren.

133	4. De intelligente barcode is een mooie en uitdagende ambitie. De multifunctionele uitwerking (waaronder de hiervoor benoemde stapeling van ambities) maakt ontwikkelingen echter (nog) complexer en kosten daarmee per definitie meer tijd. Dit tijdsaspect blijft ons inziens onderbelicht in de RSU2040. Op welke wijze is de gemeente Utrecht voornemens plannen (vanuit zowel de harde plancapaciteit als nieuwe plannen) te versnellen om zo de ambitieuze doelen te behalen? Heeft de gemeente Utrecht een analyse gedaan van de (gemiddelde) doorlooptijd van (grootschalige) ontwikkelingen in Utrecht en zo ja, wat zijn de conclusies daarvan? Ervaring leert dat (grootschalige) ontwikkelingen veel tijd kosten. Wij zijn bereid om extra capaciteit in te zetten om tempo te maken.	We zijn ons er van bewust dat stadsontwikkeling een complexe en tijdrovende aangelegenheid is. In paragraaf 7.2 wordt de volgorde van ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stedelijke ontwikkeling geduid vanuit de samenhang tussen met name de ontwikkeling van het stedelijk mobiliteitssysteem en de ontwikkeling van de stedelijke knooppunten. Deze uitvoeringsstrategie bevat geen harde planning en zal in een volgende fase nader moeten worden uitgewerkt. Mogelijkheden voor versnelling zullen in eerste instantie op projectniveau worden bezien.
133	5. Kan de gemeente Utrecht een prioritering aangeven in de ambities uit de RSU2040? Hoe gaat de gemeente Utrecht om met conflicterende belangen van deze ambities? Is betaalbaarheid van woningen belangrijker dan circulair bouwen? Is verdichting belangrijker dan 75 m2 groen per woning in een omgeving? Indien er een conflict tussen ambities ontstaat, hoe worden er dan door de gemeente knopen doorgehakt zodat er geen vertraging ontstaat in de ontwikkeling van plannen? Komen er naast de RSU2040 straks nog andere eisen vanuit de gemeente, provincie of landelijke overheid (bijvoorbeeld de Omgevingsweg) die voor vertraging in de planvorming kan leiden en hoe wil de gemeente Utrecht dat eventueel voorkomen?	Het maken van nadere keuzes op projectniveau is voorbehouden aan College en Raad. Daarbij wordt op basis van een afwegingskader (zie paragraaf 8.4.1.) gestuurd op versnelling van de productie. Zo nodig staat dat ook op de agenda bij overleg met hogere overheden. Daarnaast maken we ook de afwegingen op basis van inzichten die we verkrijgen uit de barcode. Verder wijzen wij u op het Stadsakkoord Wonnen waar wij met alle betrokken partijen afspraken hebben gemaakt over het houden van tempo in de planvorming en bouwproductie en de wijze van escalatie.
133	6. Uit de RSU2040 blijkt dat het bouwen van meer woningen binnen de ‘nieuwe’ knooppunten voor meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie biedt. Hoe voorkomt de gemeente Utrecht vertraging in actuele ontwikkelingen waarbinnen ruimte is voor de toevoeging van extra woningen maar	Optimalisatie wordt in eerste instantie bezien binnen vastgestelde stedenbouwkundige kaders. Indien met private partijen bindende afspraken zijn gemaakt kan optimalisatie een gezamenlijke opgave zijn, waarbij voorkomen of beperken van vertraging een van de afwegingen zal zijn.

	waar stedenbouwkundige kaders al zijn overeengekomen?	
133	7. Hoofdstuk 7.3 beschrijft de hoe de gemeente de samenwerking tussen partijen ziet om op succesvolle wijze uitvoering te geven aan de RSU2040. Wij juichen dit van harte toe en onderkennen het gezamenlijke belang en zullen hier vanuit beide zijden energie in moeten steken om tempo te kunnen (blijven) maken.	Dank voor uw reactie
133	Groenewoud (ontwikkeling van Loostad Vastgoedontwikkeling) 8. RSU2040 pagina 33/34: rondom de aangewezen HOV punten wordt een “(zeer) hoogstedelijk” milieu omschreven. Wat houdt dit in en werpt dit een nog ‘hoogstedelijker’ perspectief op de locatie Groenewoud? Momenteel is het al hoogstedelijk met 56 tot 65 woningen per hectare. Is de huidige invulling conform de definitie uit de RSU2040?	De locatie Groenewoud is één van de woningbouwprojecten in Papendorp. De dichtheid wordt bezien op basis van de totale ontwikkeling, met respect voor reeds gemaakte afspraken.
133	9. RSU2040 pagina 43, punt 9: waarom onderkent de gemeente het in dit beleid passende energiesysteem wat in Groenewoud wordt uitgewerkt in financiële zin niet?	Ten aanzien van Groenewoud vinden op projectniveau gesprekken plaats om de ambities en de financiële haalbaarheid met elkaar in evenwicht te brengen.
133	10. RSU2040 pagina 116: graag krijgen wij (Loostad Vastgoedontwikkeling) een nadere toelichting op wat u bedoelt met “concentratie nieuwe warmte-koudeopslag voor stedelijke ontwikkeling”? Dit gebied leent zich uitsluitend en maximaal qua bodemcapaciteit voor de ontwikkeling Groenewoud. Dus wat wordt hiermee bedoeld?	Uiteraard stelt de bodemcapaciteit grenzen aan de omvang van warmte-koudeopslag. De omvang van mogelijkheden voor WKO worden onderzocht in het kader van de ontwikkeling van de diverse stedelijke ontwikkelingsprojecten in Papendorp.
133	11. RSU2040 pagina 165: Groenewoud wordt genoemd in “fase 1” en als harde plancapaciteit. De status van dit project is momenteel nog	In het MPR hebben wij de definitie voor ‘harde’ plancapaciteit gegeven. We noemen in Utrecht een plan ‘hard’ als er een intentiedocu-

	niet zo ver (voor anterieure overeenkomst). Hoe ziet de gemeente dit precies?	ment (danwel startdocument) is vastgesteld. Het moment van de anterieure overeenkomst ligt inderdaad later in tijd. We gaan er van uit dat er ruimschoots binnen die termijn overeenstemming over de woningbouwontwikkeling in Groenewoud wordt bereikt.
133	Archimedeslaan Rijnsweerd (ontwikkeling van KondorWessels Projecten) 12. RSU2040 pagina 117: rond belangrijke OV-knooppunten (waaronder Rijnsweerd) maakt de gemeente Utrecht hoogbouw tot 70 meter mogelijk. Tijdens de ontwikkeling van de plannen voor de Archimedeslaan zijn er vaak discussies geweest over de maximale bouwhoogte en is deze vanuit de gemeente Utrecht gemaximeerd op 45 meter terwijl deze locatie zich uitstekend leent voor een of meerdere hoogteaccenten tot 70 meter (wat in de RSU2040 wordt erkend). Uiteraard geldt dat de bouwhoogte niet als zelfstandig uitgangspunt kan dienen maar dat dit in een breder perspectief geplaatst moet worden. Hoe dienen wij de RSU2040 in dit geval te interpreteren?	In de RSU zijn gebieden aangewezen waaronder Rijnsweerd waar hoogbouw is toegestaan. Aanvullend op de RSU wordt een aparte Hoogbouwvisie ontwikkeld waarin deze gebieden worden uitgewerkt. Daarin worden o.a. nadere randvoorwaarden ogenomen over de hoogteopbouw in het gebied. De RSU zet de koers uit voor de stad voor hoogbouw, de uitwerking vindt plaats in de hoogbouwvisie. Deze is dan ook kaderstellend voor bouwplannen.
133	13. RSU2040 pagina 146: voor de Archimedeslaan en Rijnsweerd zijn in het Meerjaren Perspectief Ruimte (2020) 1.900 woningen opgenomen. Onze plannen (Archimedeslaan) alleen al bevat 1.600 tot 1.700 woningen. Indien er naast ons project aan de Archimedeslaan in Rijnsweerd nu al meerdere ontwikkelingen zijn gepland, voldoet het aantal van 1.900 woningen mogelijk niet.	Dit aantal staat verkeerd vermeld in de concept-RSU. In het MPR zijn voor het gebied Rijnsweerd 1600 woningen voorzien. In de definitieve versie van de RSU zullen wij dit aanpassen. Regel 448, nr 133 We willen dat de stad in evenwicht groeit. Dat betekent niet alleen het realiseren van woningen maar alle functies uit de barcode. De ondergrens van het aantal woningen geldt voor het gehele gebied van Rijnsweerd. Voor het gehele gebied wordt er afgewogen hoe deze barcode in balans gerealiseerd kan worden, en waar de afzonderlijke onderdelen uit de barcode het best tot zijn recht komen.

133	14. RSU2040 pagina 146: als ondergrens voor Rijnsweerd worden tot 2040 2.000 extra woningen als extra programmering opgenomen. Wij gaan graag met u in overleg om een deel van deze 2.000 extra woningen op de Archimedeslaan te realiseren indien dit ook door de verschillende afdelingen binnen de gemeente (waaronder stedenbouw en mobiliteit) gedragen wordt.	De gemeente zal tegen die tijd met de belanghebbende partijen in dit gebied in gesprek gaan.
133	15. RSU2040 pagina 147: nieuwe vormen van mobiliteit en parkeren op basis van behoefte is locatie (en eigendom) overstijgend. De gemeente zal hierin de regie moeten nemen en tijdig oplossingen moeten realiseren zodat bij oplevering van plannen er op dit gebied geen problemen ontstaan (zie ook punt 3.).	Wij realiseren ons de uitdagingen hiervan. Daarom wordt parallel aan het opstellen van de RSU en het Mobiliteitsplan ook een nieuwe Parkeervisie opgesteld waarin het gemeentelijk beleid t.a.v. parkeren wordt beschreven.
133	16. Bij ons plan aan de Archimedeslaan wordt invulling gegeven aan verdere verdichting met vergroening. Graag stemmen we op korte termijn met de gemeente af onze plannen voor de Archimedeslaan op dit vlak voldoen aan de uitgangspunten van de RSU2040 zodat dit geen verdere vertraging oplevert in de ontwikkeling.	De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Deze wordt verder uitgewerkt in omgevingvisies, ruimtelijke plannen etc.
133	17. Door de opeenstapeling van ambities in de RSU2040 (zie ook punt 2.) zal er voor de ontwikkeling van de Archimedeslaan keuzes gemaakt moeten worden welke ambities prioriteit hebben. Graag vernemen wij van de gemeente hoe zij hierin faciliteert zodat dit niet ten kosten gaat van de snelheid van de ontwikkeling.	Zie reactie bij punt 2.
133	Uiteraard zijn wij bereid om bovenstaande in een gesprek nader aan u toe te lichten en gezamenlijk een weg te vinden om tempo te maken in onze ontwikkelingen die mede een rol kunnen spelen binnen de ambities van de RSU2040.	Dank voor uw reactie

139	1. In de RSU wordt gesproken over dat de gemeente samen met de bewoners en andere partijen de stad maakt. Dit uitgangspunt heeft de gemeente nu ook al. Echter blijkt in de praktijk dat dit proces van samen stad maken vaak niet goed gaat, bijvoorbeeld in projecten voor binnenstedelijke verdichting waar de buurt en de bewoners onevenredig zwaar worden benadeeld, omdat de gemeente in de realisatie van haar ambitie afhankelijk is van een projectontwikkelaar of een ander uitvoerder die een rendabel project wil waardoor de integrale afweging scheef wordt. In de huidige RSU staat weinig over de invloed die bewoners kunnen hebben op de realisatie van de RSU. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat door binnenstedelijke verdichting en verhoging de huidige bewoners niet onevenredig zwaar worden benadeeld bv door verslechtering van privacy, bezonning, uitzicht, groen en luchtkwaliteit en toename in windhinder, verkeersdrukte en parkeerdrukte? Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat de uitvoering van RSU 2040 wat betreft betrokkenheid en wensen van bewoners, en het participatieproces beter wordt dan nu gebeurt in de huidige praktijk en hoe wordt dat opgenomen in de volgende versie van de RSU?	Bij de verdere ontwikkeling van de stad hebben bewoners nog alle mogelijkheden tot inspraak.
139	2. Het beleid is groen tenzij. Dat is mooi omdat bruikbaar groen positieve effecten heeft. Echter, dit uitgangspunt lijkt op gespannen voet te staan met de ambitie voor verdichting van de stad. De RSU spreekt over groene buitenruimte binnen 300 m van iedere huis. Wat wordt verstaan onder groen buitenruimte? Hoe ziet zo'n groen buitenruimte eruit en is dat ook bruikbaar groen? Hoe gaat de gemeente	Verdichting hoeft niet per definitie hand in hand te gaan met het verdwijnen van groen maar kan bijvoorbeeld ook door het vervangen/transformeren van bebouwing en door vergroening op plekken waar veel verharding is (parkeerplaatsen, brede straten. De vergroening van Utrecht omvat zowel minder bruikbaar groen aan gevels en daken én groen met meer gebruiksmogelijkheden in plantsoenen,

	concreet ervoor zorgen dat verdichting niet tot vermindering in bruikbaar groen in de wijk leidt?	buurtparken en wijkparken. Al dit groen is bruikbaar voor planten en dieren. Bij elkaar willen we 900 voetbalvelden aan extra groen aanleggen of toegankelijk/bruikbaar maken. De precieze inrichting en de gebruiksmogelijkheden voor mensen, planten en dieren worden de komende jaren uitgewerkt. Vanzelfsprekend zetten we in op wijken die klimaatbestendig zijn of worden.
139	3. De realisatie van de binnenstedelijke verdichting wordt mede gerealiseerd door sloop van bestaande gebouwen. Hoe veel wordt gesloopt en waar en aan welke criteria moeten gebouwen voldoen om gesloopt te mogen worden? Zijn er andere oplossingen onderzocht waarin sloop niet of minder nodig is en dan welke?	De juiste aantallen van sloop zijn niet op voorhand bekend. Soms is sloop nodig vanwege de veiligheid en kwaliteit. bespreken
	4. Alleen met binnenstedelijke verdichting de tekort aan betaalbare woningen op te lossen lijkt zeer moeilijk haalbaar gezien de schaarste en prijskaartje van binnenstedelijke bouwgrond en de complexiteit die gepaard gaat met binnenstedelijke verdichting. De RSU is op dit punt vaag. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat betaalbare woningen worden gerealiseerd? Worden harde randvoorwaarden en instrumenten daarvoor ontwikkeld, welke dan en hoe wordt dat opgenomen in de RSU?	We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak in de opgave Wonen en de Woonvisie. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Daarnaast monitoren wij halfjaarlijks via het MPR en de peilstok stedelijke ontwikkeling in hoeverre de planvoorraad zich ontwikkelt in de richting van de gewenste percentages sociale huur, middenhuur en betaalbare koop.
140	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25

141	Hierbij wil ik graag een reactie plaatsen bij de omgevingsvisie / het concept ruimtelijke strategie 2040. Ik vind het opvallend dat er op pagina 105 ingetekend staat dat Buurtschap Wayen, in de gemeente Houten een zoekgebied is 7 hectare aan nieuwe sportvelden. Buurtschap wayen, genomineerd als onderdeel van werelderfgoed hollandse waterlinie is naar mijn mening mooi zoals het is en doet met de vele boomgaarden recht aan de historie van de regio en de waterlinie. Ik begrijp uit de begeleidende tekst dat vooral Laagraven onderdeel is van het technisch zoekgebied, maar dit staat dan foutief ingetekend op pagina 105. Daarnaast is plas groenraven, wederom onderdeel van de gemeente houten, de afgelopen jaren succesvol getransformeerd tot leefgebied van vele flora en fauna als natuurplas. De huidige dubbelfunctie als recreatieterrein is mij als bewoner al een doorn in het oog. Deze grove verstoring van de natuurlijke rust doet het natuurrijke karakter van het gebied geen goed. En ik ben dan ook van mening dat van uitbreiding met sportvelden ten zuiden van de A12 op grondgebied van Houten geen sprake mag zijn in een ruimtelijke visie van Utrecht.	Het technische zoekgebied voor sport is een indicatieve duiden. Wij pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.
141	Graag wijs ik u er tevens op dat firma […] een perceel aan de koppeldijk in Houten heeft opgesplitst en als vastgoedbelegging aanprijst als investeringsgrond voor woningbouw welke daar namens de gemeente en provincie Utrecht zal gaan plaatsvinden. Als basis hiervoor worden tevens enkele passages en afbeeldingen uit uw ruimtelijke koers gebruikt. Waaruit mijn inziens blijkt dat uw ruimtelijke koers document ruimte ter interpretatie laat over de exacte invulling van wat over de jaren de A12-zone is gaan heten, in uw eigen tekeningen op pagina 131 is al te zien hoe vaag en ruim hier gemeten wordt, zelfs buiten de gemeentegrenzen. Ik zie graag dat uw document wordt	De RSU 2040 is geen blauwdruk maar een koers document op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. In U Ned verband wordt een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonderzoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

	aangepast zodat er geen enkele twijfel meer kan zijn over woningbouw of plaatsing van sportvelden op grondgebied van de gemeente Houten. Niet op en om plas laagraven en zeker niet in Buurtschap Wayen	
141	Op pagina 115 staat in de legenda van de afbeelding benoemd dat een hoogspanningsleiding, bovengronds, welke ten zuiden langs de a12 loopt, een hoofdtransportleiding voor warmte zou zijn. Dit is niet correct. Mogelijk in de toekomst wel voor duurzame energie. Dit moet gecorrigeerd worden.	Ook dit betreft een indicatieve duiding voor de duurzame energie.
141	Ik heb bezwaar tegen de suggestieve intekening van een nieuwe meer zuidelijke route voor de snelweg a12 vanaf fase 4a zonder dat daar een duidelijke toelichting op gegeven wordt. Met de nieuwe trends van thuiswerken is de huidige ligging van de a12 goed en hier hoeft naar mijn mening geen verandering voor te komen.	De door u geduide zuidelijke ligging is uit het kaartbeeld gehaald.
142	Zienswijze En nu. Toekomst Balijelaan heeft al meerdere keren een zienswijze ingestuurd (Merwedekanaalzone, Mobiliteitsplan, parkeervisie, Ledig Erf) We willen in deze zienswijze niet in herhaling vallen. Alle praktische aandachtspunten en concrete wensen zijn al uitgebreid beschreven in de bovenstaande zienswijzen. Maar we sturen deze zienswijze in omdat we zorgen hebben over de Balijelaan en het Balijeplein als verbindingsroute zonder dat er aandacht is voor leefbaarheid, groen, duurzaamheid. We willen niet als	Wij gaan graag met u in gesprek over een omgevingsplan voor Balijelaan/Balijeplein.

laatste in de rij staan als het gaat om deelnemen aan de mooie ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Waar we behoefte aan hebben is een omgevingsvisie Balijelaan/Balijeplein, aansluitend op een omgevingsvisie van de Rivierenwijk. Bewoners willen hier zelf zeker in participeren, maar kunnen dat niet alleen. Er zijn ideeën genoeg die we graag delen, maar er is ook een realiteit waar rekening mee gehouden moet worden en er zijn zeker experts die het slimmer of beter kunnen op basis van onze uitgangspunten.
We willen geen armoedige straat en plein zijn, verkeersonveilig en sociale onveilig. We willen een mooie, sterke gezonde aanvulling zijn op de mooie ontwikkelgebieden waar we tussenin liggen. Een straat waar mensen graag doorheen lopen en fietsen. Een kleinschalig plein in een goedverzorgde traditionele omgeving, waar mensen graag een ambachtelijk winkel inlopen omdat er ambachtelijke specialiteiten van goede kwaliteit te krijgen zijn zoals bij de slagerij, de groentenmannen, de visboer, de kaasboer of de bakker. Of een koffietje op een terrasje nemen of een ijsje bij Lorenzo. Of misschien zelfs een vega shoarma halen.
Manieren waarop die visie vanuit de Balijelaan tot stand zou kunnen komen zouden de volgende kunnen zijn:
- oprichten van een ‘wijkvereniging’ maar dan anders. Die hetzij de bewoners van de Balijelaan en het Balijeplein, het zij de gemeenschap in de Rivierenwijk kan vertegenwoordigen als het gaat om behoud van lokale ondernemers, ontmoeten op Balijeplein, openbare ruimte groener maken vanuit het algemeen belang voor de wijk, waar sociale cohesie en veiligheid
een grote rol in spelen.
- een brainstormsessie met mensen van de Balijelaan, ondernemers, verkeersexperts,beleidsmakers, wethouder én creatievelingen om te kijken hoe het fijner, mooier en beter kan op de Balijelaan en het Ba-

lijeplein, rekening houdend met het toenemend verkeer van de komende vijf jaar en rekening houdend met ontmoeten en winkelen. Leven als leidraad dus. Verkeer welkom maar te gast, uitgenodigd om langzaam te rijden in het groen en niet uitgenodigd om vast op het gas te trappen.
- Scenariodenken

We weten dat het kan.
Mocht u van ons toch de praktische ideeën en uitgangspunten willen ontvangen die we in de verschillende zienswijzen uiteen hebben gezet, dan horen we dat graag.
Overigens is het goed om te weten dat wij als Toekomst Balijelaan binnenkort ook met de gemeente in gesprek gaan n.a.v. onze zienswijze Merwedekanaalzone. Daar kijken we naar uit.

143

Voor Leidsche Rijn als woonlocatie werd ontwikkeld had Utrecht ca. 225.000 inwoners. De ambitie was te groeien naar 350.000 inwoners. Nu deze ambitie bereikt is, heeft Utrecht een nieuwe ambitie samengevat in het plan Ruimtelijke strategie 2040. In 2040 moet Utrecht een inwonersaantal van 450.000 bereikt hebben. Om die nieuwe ambitie te bereiken, moeten er 80.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Deze nieuwe beowners werken nog niet in de stad en er is ook nog geen voldoende werk voor hen. Daarom moeten er 60.000 nieuwe banen gecreëerd worden. RSU is er niet om het huidige woonruimte probleem voor mensen die al werken in \utrecht, maar om nieuwe inwoners te trekken.
Voor deze 80.000 nieuwe woningen is op dit moment onvoldoende ruimte. Net als voor de ontsluiting van de nieuwe woonlocaties, de alles in 10-minutenbereikbaar-ambitie en het vergroenen van de stad.

De aantallen zijn iets anders (60.000 woningen en 70.000 banen). Wij hebben er vertrouwen in dat we deze in de stad op een duurzame volwaardige manier kunnen vestigen in samenhang met andere onderdelen van de barcode. De RSU beschrijft hoe we dat op een evenwichtige manier kunnen realiseren.

143	Concreet betekent dit voor mijn wijk Lunetten, dat als de plannen doorgaan, Park de Koppel opgeofferd gaat worden aan een trambaan om het nieuwe station Lunetten-Koningsweg en de Uithof vanuit Nieuwegein bereikbaar te maken. De nu nog groene spoorwegdriehoek bij het huidige station Lunetten zal plaats moeten maken voor een nieuw station Lunetten-Koningsweg, de tram en hoogbouwflats van 120 meter hoog. Voor op de huidige locatie van sportvelden en Volkstuinencomplex bij Olympus is een scholencomplex met sporthal in de plannen opgenomen. Utrecht heeft ambitieuze plannen om te vergroenen. Echter in mijn woonwijk Lunetten zal er per saldo minder groen over blijven en is het de vraag of ik nog een volkstuin en tenniscomplex binnen 10 minuten met fiets (zoals nu) kan bereiken.	Volgend op de RSU zal een drietal grotere gebiedsonderzoeken plaatsvinden waarbij samen met diverse publieke partners gekeken wordt hoe de knopen zich met programma ontwikkelen in directe relatie met de (grotere) omgeving. Hier zal meer duidelijk worden wat de impact is.
143	Ik ben mij bewust van het tekort aan met name goedkopere woningen. RSU lijkt echter vooral te willen bouwen voor mensen die nog niet in Utrecht wonen, werken of een andere binding hebben ten koste van de leefbaarheid in o.a. mijn wijk Lunetten. Ik maak daarom bezwaar tegen de plannen die RSU heeft in en bij de wijk Lunetten: trambaan, station Lunetten/Koningsweg, hoogbouw in omgeving van station Lunetten, bouw scholencomplex + sporthal bij Olympus die allen er voor zorgen dat het groen in /om de wijk sterk verminderd. De corona-crisis heeft duidelijk gemaakt dat wandelgebieden, parken en andere groene gebieden in een grote behoefte voorzien. Op zondag is het file-wandelen en steeds meer moeten fietsers het fietspad delen met skeeleraars, wandelaars en hardlopers. Mijn reactie lijkt op een not-in-my-backyard reactie. Inmiddels 30 jaar wonend in de wijk Lunetten en ca 60 jaar in Utrecht vind ik dat ik het recht heb verdiend om op te komen voor leefbaar houden van mijn wijk en stad. Bouwen in het groen, of het om een trambaan, school, sportcomplex of woningen gaat is bouwen op het groen en zal per saldo nooit meer	Volgend op de RSU zal een drietal grotere gebiedsonderzoeken plaatsvinden waarbij samen met diverse publieke partners gekeken wordt hoe de knopen zich met programma ontwikkelen in directe relatie met de (grotere) omgeving. We bouwen echt niet alleen voor de mensen die (nog) niet in Utrecht wonen of werken. We willen graag ontwikkelen voor de mensen die nu in Utrecht wonen en ook voor de mensen die hier willen komen wonen. Zoals we dat altijd hebben gedaan. En we zijn het helemaal met u eens dat u het recht heeft op te komen voor uw wijk en buurt.

	groen opleveren. Zie hierbij foto's van een nieuwe bouwlocatie bij de Opaalweg naast Lunetten, waar t.b.v. studentenwoningen een groot perceel van bomen en struiken is ontdaan.	
144	Mijn zienswijze gaat over het intekenen van mogelijk wind-energie bij het gebied Polder Bijleveld. Ik kan mijn geheel voorstellen dat in dit gebied gezocht wordt naar mogelijkheden voor zonne-energie, wind-energie moet hier volgens mij niet vermeldt worden. Belangrijkste redenen wat mij betreft om wind-energie niet te vermelden voor Polder Bijleveld: • Het gebied ligt dusdanig dicht bij bestaande bebouwing, dat zowel de geluidsnormen als de slagschaduw normen niet haalbaar zijn (https://earth.google.com/earth/d/1KRcsv_KDIebA9ejtA29WYKc6Wc02Ze4P?usp=sharing) o Eerste huizen liggen binnen 200m van de mogelijke locatie, en vergunningen daarvoor zijn ook nog eens zeer recent afgegeven (dus net gebouwd) o Er liggen meer dan 30 woonhuizen binnen een straal van 500m van de beoogde locatie, waar geluid een probleem zal zijn o Binnen het slagschaduw gebied liggen nog veel meer huizen, waaronder een heel deel van Vleuten-De Meern • De historische Hamtoren ligt op een paar honderd meter van de beoogde locatie. Dit is een zichtbepalend historisch object, waaraan afbreuk wordt gedaan met de komst van twee windmolens • In de plannen zoals eerder gepresenteerd aan de gemeenteraad, is het gebied niet opgenomen als zoekgebied voor wind. De locatie is met algorithmen wel verkend, maar uiteindelijk niet opgenomen. Het zou dan raar zijn om hem nu plotseling wel weer op te nemen voor wind.	Gezien de urgentie van de energietransitie kunnen wij het ons niet veroorloven om in dit (abstracte) stadium van beleidsvorming zoekgebieden voor duurzame energie uit te sluiten die conform het nationale en provinciale beleid wel mogelijk zijn. Dat wil niet zeggen dat in de zoekgebieden daadwerkelijk windmolens (en/of zonnevelden) komen. De afweging of duurzame energieproductie binnen deze zoekgebieden daadwerkelijk plaats kan vinden, moet nog gemaakt worden. Daarbij worden de door u genoemde punten meegewogen. Bij de selectie van zoekgebieden heeft de afstand tot woningen (minimaal 400 meter) een rol gespeeld. De verspreid liggende woningen te noorden van het spoor zijn daarbij buiten beschouwing gelaten, omdat het toegestaan is om voor een beperkt aantal woningen maatwerkafspraken te maken. In de huidige (bestemmings)plannen voor het gebied is de mogelijkheid van windmolens niet opgenomen. Dat betekent dat, voor het toestaan van windmolens, deze plannen in dat geval gewijzigd zouden moeten worden en dat er planschade uitgekeerd zal worden als daar van sprake is. In deze fase van besluitvorming is het voorbarig om ervan uit te gaan dat er sprake is van beïnvloeding van de waarde van het onroerend goed.

• Uitvoering van het plan komt niet voor in de fasering, oftewel, er is geen concreet plan voor uitvoering op termijn.
Ik kan me voorstellen dat het aantrekkelijk is voor de gemeente om zoveel mogelijk gebieden aan te wijzen voor windenergie. Bovenstaande punten in acht nemend, vind ik dit gebied daar echter niet in thuishoren, gezien de haalbaarheid van het plan zeer laag lijkt. Gegeven ook dat het hier om een zeer lange termijn plan gaat, is het onwenselijk voor omwonenden om lang in onzekerheid te zitten over mogelijke windenergie dicht op bebouwing. Zoals bekend, vanaf het moment dat een gebied benoemd wordt, heeft dit invloed op de waarde van onroerende goederen in het gebied.

Hierbij dan ook mijn vraag om het gebied alleen aan te wijzen als zoekgebied voor zonne-energie, en niet voor wind-energie, wat mij lijkt passen en waar vast mogelijkheden voor te vinden zijn.

145

Ik heb al eerder geprobeerd te mailen maar bij nadere lezing van de uitgebreide inspraakversie viel ons het volgende op. Ik stuur deze opmerking even op aangezien hij ws vooral van praktisch/communicatieve aard is en niet zozeer beleidsmatig.
Op blz 135 van de inspraakversie is er een fietsroute getekend dwars door de monumentale gevangenis wolvenplein, over de singel en ook nog over een stuk terrein (de stippellijn) die bij particuliere huizen hoort.
Ik begrijp dat dit een schets is richting 2040, dus dit niet letterlijk moet worden genomen, maar zo is het wel verwarrend en zaait onrust. Ik woon hier vlakbij dus ken de situatie. Het lijkt wel alsof voor zo'n route er een brug wordt gepland, een monument deels moet worden afgebroken en particulieren moeten worden onteigend.
Omdat er al een hoogwaardige fietsstraat aan de overkant langs de

Met de verbinding die aangegeven staat op de kaart wordt de voetgangersbrug bedoeld die gepland is. De RSU is een koers van de stad waarin het abstractieniveau hoog is. Wij spreken in de RSU over langzaam verkeersverbindingen waarbij geen uitspraken worden gedaan over fiets en/of voet.
De locatie van deze verbindingen zijn indicatief in de kaarten opgenomen. De ligging van de pijl in de kaart op pagina 135 zullen wij aanpassen conform de Omgevingsvisie Binnenstad (pagina 149).

	singel zelf loopt (aan de andere kant van de stadsbuitengracht, net nieuw - Wittevrouwensingel) en daarna door Wittevrouwenstraat/Voorstraat (fietsroute, ook nieuw) lijkt ons dit ook een vreemde optie. Daarnaast loopt er ook een fietsstraat aan de noordzijde (andere kant Wittevrouwensingel), ook alles nieuw. Ik zou u aanraden of verzoeken dit plaatje in de volgende versie aan te passen om verdere onrust te voorkomen. Mogelijk wordt gehint op een looproute richting de nieuwe ontwikkeling wolvenplein, echter dat is geen fietsbrug maar voetgangersbrug en die is gepland op een andere plek (zie eerdere gemeentelijke plannen) nabij Hooghiemstra.	
146	U vraagt of de opgaven van de paragraaf Groen en Klimaatbestendig (pag 75) alleen voor grondgebonden woningen geldt of ook voor gestapelde bouw. U vraagt hoe we de groen opgave willen bereiken. U geeft aan dat u een mogelijke hoogbouwontwikkeling aan de zuidzijde van stadion Galgenwaard als uitwerking van het knooppunt Oost graag terug wilt zien in de RSU. En u vraagt om aan te geven dat het bestaande gebouw Galgenwerth een uitzondering is op de hoogbouw in deze omgeving. U geeft aan een invulling van werken, commercieel, voorzieningen etc te missen in de RSU.	De RSU 2040 is een koersdocument en geeft hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn. Mbt u opmerkingen over Groen: Op stedelijk niveau maken we de afwegingen en kijken hoe dat in de gebieden kan landen. Daar zijn we nu ook druk mee bezig. Dit komt ook vaak terug bij de gebiedsuitwerkingen. Wij geven nu in deze RSU 2040 niet per gebied aan op welke plek dat heel specifiek plaatsvindt. Dit ook conform de abstractie van de RSU. Dit geldt ook de invulling van de ruimtelijke ontwikkeling in Oost. Mbt uw opmerking over hoogbouw: Volgend op de RSU 2040 komt een hoogbouwvisie waar dit meer specifiek wordt gemaakt. Deze betreft nieuwe ontwikkelingen en niet bestaande gebouwen. Als de RSU is vastgesteld, dan wordt deze verder uitgewerkt in verschillende ruimtelijke plannen etc. Een ontwikkeling in Oost is nu opgenomen passend bij de abstractie van de RSU 2040

147	Graag gaan we in gesprek . om nadere uitleg te krijgen over hetgeen voorgesteld wordt. Je begrijpt dat bijvoorbeeld de barcode (p.68 en p.74) allerlei vragen oproept, onder meer aan wat voor soort culturele voorzieningen gedacht wordt voor de invulling van de 0,5 hectare die voorzien is (1). Welke vier culturele voorzieningen worden beoogd in het centrum en in Noordwest (p.159)? 3) En hoe zorgen we dat de culturele instellingen goed bereikbaar zijn in de 10-minuten-stad? Voor de Utrechter, maar ook voor de cultuurtoerist?(4)	Bedankt voor uw inspraakreactie. Hieronder treft u per vraag onze reactie aan.
147	1. Aan wat voor soort culturele voorzieningen wordt gedacht voor de invulling van de 0,5 hectare die voorzien is	1. We streven naar een leefbare stad waar culturele voorzieningen absoluut onderdeel van uitmaken. De barcode is een eerste belangrijke vertaling in meters die meegroeien met het aantal huizen. Vervolgens vraagt de invulling nader onderzoek waarbij de invulling afhangt van de voorzieningen die er al in de omgeving zijn, die er in totaliteit in de stad zijn, voor welke doelgroep(en) je een voorziening wil realiseren, wat voor mogelijkheden er zijn in het vastgoed etc. Er is wel onderscheid gemaakt door voorzieningen met een uitstraling voor de wijk (met als uitgangspunt dat in elke wijk een laagdrempelige voorziening zou moeten zijn, net als een school, groen, een huisarts etc) en voorzieningen die een uitstraling hebben op de stad en daarbuiten. Die laatste bekijk je meer over het geheel aan aanbod in de stad en de behoefte die daar in is.
147	2. Welke vier culturele voorzieningen worden beoogd in het centrum en in Noordwest (p.159)? En welke culturele voorzieningen heeft de stad nodig in het Stationsgebied en het Beurskwartier (p.134)?	2. Er is deels een beeld bij het toevoegen van voorzieningen: Het cultuurcluster Berlijnplein (voorziening LR) & de Machinerie in Werkspoor (voorziening NW) staan op de kaart en daarvan weten we in grote mate wat het zal worden. Andere voorzieningen zijn nog veel abstracter, maar in de plannen van het Beursgebied wordt op basis van de sectoranalyses die zijn uitgevoerd, rekening gehouden met een presentatieplek op het gebied van podiumkunsten en een presentatieplek

		op het gebied van beeldende kunst. De resultaten van het onderzoek dat Jeffrey Meulman heeft gedaan, bieden aanknopingspunten om dit verder uit te zoeken voor wat betreft podiumkunsten.
147	3. Komt er een nieuw theater in Lunetten (p.172)?	3. Aangezien er ook bij Lunetten een stedelijk knooppunt zal komen, is het logisch te denken daar ook een stedelijke voorziening toe te voegen. Omdat dit pas in een latere fase aan de orde is, is hier nog geen enkel onderzoek gedaan naar welke kansen en mogelijkheden hier zouden liggen en welke toevoeging tegen die tijd gewenst is in de stad.
147	4. En hoe zorgen we dat de culturele instellingen goed bereikbaar zijn in de 10-minuten-stad? Voor de Utrechter, maar ook voor de cultuur-toerist?	4. We doen op dit moment een analyse naar de huidige voorzieningen en de bereikbaarheid daarvan met verschillende vervoersmiddelen. De knooppuntenstrategie leidt ertoe dat je nieuwe stedelijke voorzieningen realiseert in de buurt van knooppunten, zodat de bereikbaarheid daarvan zo goed mogelijk is voor zowel Utrechters als cultuur-toeristen

Inspraakreactie 59

Inspraakreactie ruimtelijke strategie Utrecht 2040

Aan: College van B&W Gemeente Utrecht
t.a.v. Inspraak RSU2040, rsu@utrecht.nl

Van: Initiatiefgroep gezonde stad
Een collectief bestaande uit diverse stadmakers, groene buurtinitiatiefgroepen en het 'Groen Stadwandelnetwerk'

Contactpersoon: [redacted]

Datum: 9 maart 2021

Geacht college,

Met grote belangstelling hebben wij het concept 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' gelezen. We waarderen uw uitnodiging om te reageren op de RSU en de intentie uw plannen samen met inwoners nog beter te maken.

Onze initiatiefgroep bestaat uit ondernemende inwoners van de stad, de samenstelling is divers. We delen de ambitie van de gemeente om een gezonde stad te zijn en groei te benutten om waarden te versterken die aan gezondheid ten grondslag liggen.

We zien juist als het gaat om gezondheid en inclusiviteit dat enkele cruciale basiselementen ontbreken. Het beeld dat de RSU oproept is een stad die bruist, dynamisch, snel, compact en efficiënt is.

Graag introduceren we als *aanvulling* op de ruimtelijke strategie een zesde stadsprofiel met de titel "DE VERTRAAGDE STAD". Een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad van mensen. Dit stadsprofiel geeft begrippen als 'inclusief', 'menselijke maat', 'ontmoeting', 'gezondheid' en 'samen maken we de stad' nog meer handen en voeten.

We hebben dit zesde stadprofiel globaal uitgewerkt in zeven ontwerpprincipes. Deze treft u aan in bijlage 1 en 2 van deze brief. We hopen dat deze invalshoek de RSU verrijkt en denken uiteraard graag met u mee over een verdere invulling ervan.

Met vriendelijke groet,
Initiatiefgroep gezonde stad

[redacted] – Lunetten (Contactpersoon)

[redacted] - Voordorp

[redacted] – Lunetten

[redacted] – Rubenslaan (Oost)

[redacted] - Hoograven/Rotsoord

[redacted] - Nieuw Engeland

[redacted] – Binnenstad/ Werkspoorkwartier

[redacted] - Lombok

[redacted] - Lunetten

[redacted] - Zuilen

[redacted] - Tuinwijk/ Werkspoorkwartier

[redacted] - Hooggraven

[redacted] - Pijlsweerd

[redacted] namens De Buurtcamping Noordwest, Noordoost, West, Zuid, Lunetten, Overvecht

[redacted] - Dichterswijk

[redacted] – Lombok

[redacted] - Hoograven/Rotsoord

[redacted] - Leidsche Rijn

[redacted] – Lunetten

[redacted] - Muntkwartier

[redacted] - Huizingabuurt, contactpersoon Groen Wandelnetwerk

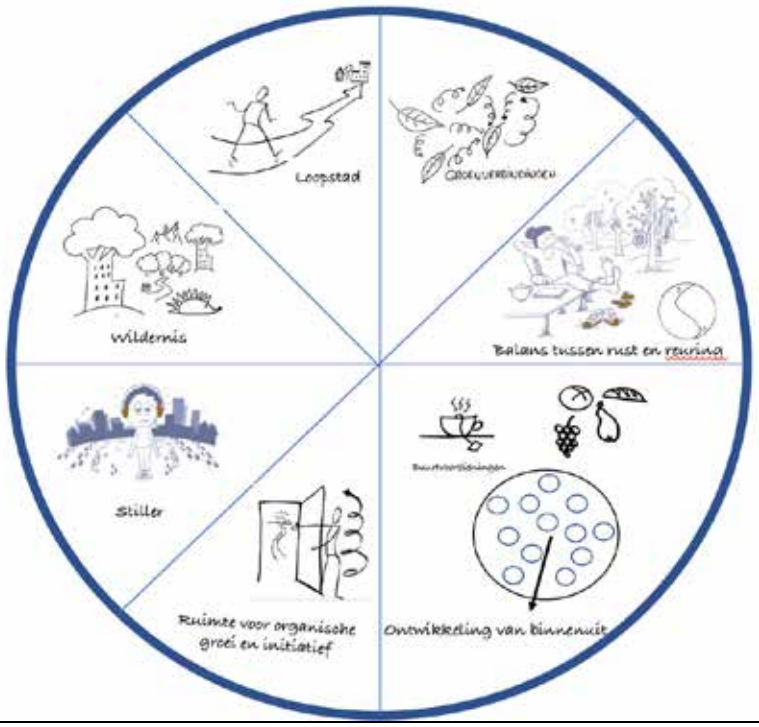
[redacted] - Overvecht

[redacted] - Pijlsweerd

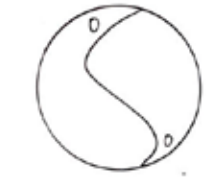
Bijlage 1

HET ZESDE STADSPROFIEL: DE VERTRAAGDE STAD

1. Gezonde balans tussen rust en reuring
2. De stad ontwikkelt zich van binnen uit
3. Stad van de mensen







Balans tussen rust en reuring

1. GEZONDE BALANS TUSSEN RUST EN REURING

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen

We gaan kleiner wonen en thuis wordt weer vaker een werkplek. Het is niet meer vanzelfsprekend altijd rustig thuis. De buitenruimte wordt belangrijker als verlengstuk van je thuis, dus ook een plek waar je even tot rust kunt komen.

Gebrek aan plekken om tot rust te komen is voor iedereen ongezond. Dat blijkt uit vele onderzoeken en studies die gaan over een gezonde leefomgeving. https://ap.lc/rF40w

Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Er zijn voldoende 'luwteplekken' rondom ieders eigen woning, in de wijk en in stadscentra.

Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dat betekent dat er - naast onze visie op "Utrecht loopstad" - bijvoorbeeld ook voldoende slowfietsroutes zijn. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen. Ook mensen die minder snel zijn.

2. UTRECHT WORDT EEN LOOPSTAD!



Een stad waar mensen graag lopen en wandelen is mooier, stiller, gezonder en duurzamer. Er is meer kans op ontmoeting, waardoor mensen nog liever buiten verblijven. Utrecht heeft het met zijn overzichtelijke schaal en al aanwezige fijnmazigheid in zich om een echte loopstad te worden. Dit kan alleen door het op stadsniveau in de RSU te verankeren. Utrecht maakt een loop- en wandelroutenetwerk. Dit is opgebouwd uit enerzijds een rustig groen netwerk, waardoor je je op een ontspannen manier door de stad kunt bewegen (mensvriendelijke mobiliteit), vanuit huis een rondje in het groen kunt lopen en nabij verkoeling kunt zoeken in de zomer. Anderzijds uit een levendig, functioneel bestemmingsgericht netwerk dat bewoners naar scholen, winkels en werkplekken leidt.

Utrecht ontwikkelt en koestert een groen stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad. Nieuwe (gebieds)ontwikkelingen geven de voetganger een volwaardige plek door het routenetwerk vanaf het begin mee te ontwerpen en op de kaart te zetten en door nieuwe ontwikkelingen te laten bijdragen aan het voetgangersnetwerk.

3. DE STAD ALS EEN GROOT PARKLANDSCHAP



a. Utrecht versterkt het bestaande groen, verbindt groene lopers met elkaar tot een fijnmazig groen netwerk en legt actief lopers uit naar buitengebieden.

b. Utrecht volgt het voorbeeld van London National Park City https://ap.lc/ucPRW en beschouwt zichzelf als een stedelijke habitat die onderdeel uitmaakt van een groter parklandschap in de regio. Een parklandschap dat we koesteren, sterker en groter maken. Een parkomgeving waarbinnen we wonen, verblijven, werken, onze vrije tijd besteden en ons verplaatsen. Utrecht als 'groeiregio' krijgt hierdoor een andere dimensie met andere groeiwaarden.

c. Nieuwe infrastructuur wordt ingepast in dit parklandschap en doorsnijdt geen bestaande groene en blauwe structuren.

d. De relaties tussen groenblauwe verbindingen, lopen, fietsen, verblijf- en parklandschap worden versterkt. De groenblauwe verbindingen langs kanalen, grachten, singels, sloten en (recreatie)plassen hebben een hoge potentie voor het parklandschap. Het is fantastisch dat wordt ingezet op verbetering van deze verbindingen zowel voor verblijven als voor de voetganger. De kaart met groenblauwe netwerken bevat echter ook veel verkeersaders zoals de Kardinaal de Jongweg, Brailledreef en Lessinglaan etc. Deze wegen hebben weliswaar veel groen maar zijn om te verblijven of langs te lopen of fietsen onaantrekkelijk. Utrecht kijkt daarom kritisch naar de dragers van het parklandschap en het groene stadswandelnetwerk*.

* In bijlage 2 treft u een uitwerking aan van ons voorstel voor een groen stadswandelnetwerk. Deze brief is op 31 januari 2021 ingestuurd als inspraakreactie op het Mobiliteitsplan Utrecht 2040.

4. UTRECHT DE GELUIDSLUWE STAD

Hoge of continue geluidsbelasting staat op nummer 2 in de ranglijst van omgevingsfactoren die ziektelast met zich meebrengen. Utrecht kijkt daarom verder en verandert in 10 jaar in een geluidsluwe stad.



AANPAK NEGATIEVE FACTOREN TRANSPORTVERKEER

1. De geluidsbelasting langs doorgaande wegen en infrastructuur, ook aan de randen van de stad, wordt aangepakt en dat gebeurt op een andere manier dan nu:
   a. Utrecht maakt geen geluidsbelastingkaarten op grond van modelberekeningen maar op grond van metingen en beleving. Dit geeft een volstrekt ander beeld dan de huidige kaarten, namelijk een beeld vanuit mensperspectief.
   b. Utrecht gebruikt niet de maximum toegestane geluidshinder van 60dB als maat voor interventies maar 42 dB, omdat vanaf dit punt de gezondheid van mensen in het geding komt.
2. Een gezonde, geluidsluwe stad geldt als randvoorwaarde voor locatiebepaling/keuzes voor nieuwe mobiliteiten en infrastructuur.

AANPAK POSTITIEVE FACTOREN

3. Groene gevels en daken, en groene binnenplaatsen zijn de norm: deze dempen geluid en dienen ook andere gezonde doelen.
4. Er wordt volop aandacht besteed aan 'positieve geluidslandschappen en non-akoestische factoren' (zie ontwerpprincipe 1. 'goede balans tussen rust en reuring').

Bron RIVM

"Geluid van transportverkeer levert een aanzienlijke bijdrage aan ziektelast door omgevingsfactoren. Na fijnstof (PM2,5 fijnstof) staan geluid van transportgeluid en passief roken in Nederland op de gedeelde tweede plaats van een ranglijst van factoren in de fysieke leefomgeving die de meeste ziektelast met zich meebrengen. Dit blijkt uit onderzoek door deWHO(Wereldgezondheidsorganisatie) naar de invloed van milieufactoren op onze gezondheid".

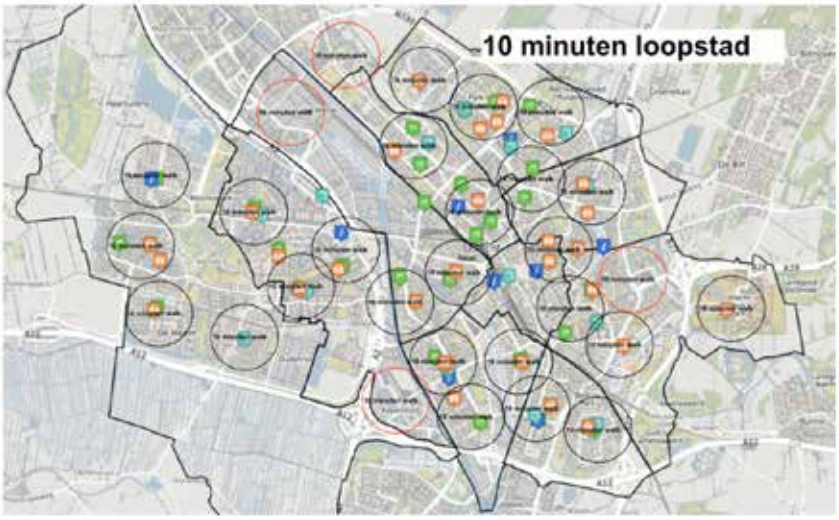
"Gezondheidseffecten zijn gedeeltelijk afhankelijk van de eigenschappen van het geluid, zoals intensiteit, frequentie (toonhoogte) en duur. Daarnaast spelen zogenaamde niet-akoestische aspecten een rol" (zie over non-akoestische factoren onze passage over luwteplekken)

"Geluid kan leiden tot hinder, slaapverstoring, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stress. Deze effecten kunnen op hun beurt weer aanleiding geven tot een hogere bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol, waardoor het risico op hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen wordt verhoogd. Geluid kan echter ook direct resulteren in fysiologische reacties zoals een verhoogde bloeddruk. Ook kan geluid een negatieve invloed hebben op de leerprestaties van kinderen".

5. ONTWIKKEL DE STAD VAN BINNEN UIT

Menselijke maat, sterke buurten en een inclusieve stad

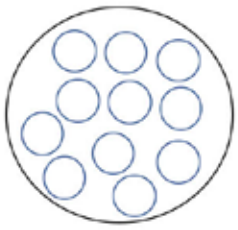
De stad is een levend, groeiend organisme, waarin groen, bebouwing, bewoners, voorzieningen en andere aspecten continu in verbinding met elkaar staan en in beweging zijn. Een humuslaag van stedelijkheid die mede door demografische en economische ontwikkelingen voortdurend in beweging is. Gezond stedelijk leven betekent voorzieningen om de hoek, mensen ontmoeten op straat, je makkelijk kunnen verplaatsen, te voet maar ook met het openbaar vervoer en groene plekken om te verblijven en bewegen in de nabije omgeving. Een weefsel dat door de tijd is ontstaan, met waardevolle ontmoetingsplaatsen en sociale structuren. Dit is de tienminutenstad op loopafstand: wonen, ontmoeten, winkelen en sporten binnen je eigen stadsbuurt.







Buurtvoorzieningen



In veel bestaande wijken staan voorzieningen onder druk. Mede door lagere bevolkingsdichtheden (kleinere huishoudens), worden scholen, winkelvoorzieningen en culturele en sportieve ontmoetingsplekken samengevoegd en verdwijnen ze uit buurten en is er minder levendigheid op straat.

De RSU lijkt het belang van een compacte stad, zodat er voldoende dragers zijn voor voorzieningen, te erkennen en als uitgangspunt te nemen, maar gaat hierin teveel voorbij aan de bestaande stadswijken en buurten en de betekenis van stedelijkheid.

Afgezien van Overvecht wordt er in de RSU niet ingezet op versterking van de bestaande stad, maar vooral op transformatielocaties die met grote HOV-lijnen onderling worden verbonden. Door meer op de bestaande wijken in te zetten kan de sociale en economische structuur in de hele stad worden versterkt. Gezonde en een evenwichtige verdichting in samenspraak met de bewoners leidt tot een groter draagvlak voor economische en maatschappelijke voorzieningen, dragers voor openbaar vervoer door de hele stad en verbeteringen in de openbare ruimte.

Kortom: versterk de fijnmazigheid en stedelijkheid van de bestaande stad en groei van binnenuit in plaats van het accent van de ruimtelijke strategie te leggen op het bouwen van nieuwe wijken met nieuwe centra naast de bestaande stad.



Wildernis

6. UTRECHT OMARMT WILDERNIS*
Utrecht houdt ruimte voor avontuurlijke plekken waar oude opvattingen over standaard 'beeldkwaliteit' meer wordt losgelaten. In de wildernis is ruimte voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.
* 'Het concept over 'Urban Rewilding' wordt internationaal omarmd. https://www.vesmagazine.org/environment/2021/02/24/europe-cities-nature-rewild/

Ruimte voor organische groei en initiatief



7. UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN
Het zijn de mensen die een plek identiteit geven en deze in gebruik nemen. Er is daarom ook ruimte om samen met de gemeente plekken *geleidelijk* te laten groeien samen met ondernemers en inwoners. De stad is nooit af en maken we samen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit zich een plek toe te eigenen dan een gepolijste plek.

Plekken krijgen betekenis door gebruik en geschiedenis. Een plek beweegt mee met de identiteit die bewoners eraan geven. Er is daarom ook ruimte om als gemeente en gemeenschap met elkaar plekken geleidelijk te laten groeien. De stad is nooit af en maken we samen, waarbij we bestaande kwaliteiten koesteren en hierop voortbouwen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit tot mede-eigenaarschap dan een gepolijste plek, bieden ruimte voor aanpassing door de tijd en blijven zo ook betekenisvol. Ruimte voor organische groei en initiatief is daarmee medebepalend voor de kwaliteit van plekken in de stad.

UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN (vervolg)

Organische groei sluit een schaalsprong niet uit. Het gaat om het zorgvuldig inbedden van nieuwe ontwikkelingen in een bestaand weefsel: bouwen met oog en respect voor de bestaande gelaagdheid van ruimtelijke structuren en sociale netwerken. Wat zijn bestaande kwaliteiten? Welke daarvan staan onder druk? Hoe passen nieuwe ontwikkelingen in het bestaande weefsel en bieden zij kansen om het weefsel te versterken? Door als gemeente en gemeenschap dit gesprek met elkaar te blijven voeren en gedragen keuzes te maken wordt de bestaande stad veerkrachtiger, door zichzelf te vernieuwen voortbouwend op de geschiedenis en de netwerken van buurten en haar bewoners.

TOT SLOT

Graag denken we met u mee over een verdere uitwerking van dit stadsprofiel als onderdeel van de RSU. Een van de suggesties is om een 'vertraagde-stadkaart' te maken waarin we enkele nieuw te maken kaartlagen en bestaande kaartlagen die betrekking hebben op de ontwerpprincipes 1 t/m 7 over elkaar heen leggen.

Op deze manier kunnen we stadbreed kansen en knelpunten opsporen en uitdagingen definiëren om verder mee aan de slag te gaan.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
RSU 2040

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan de Gedeputeerde Staten
Van de Provincie Utrecht
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/d
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	82213F8C	**Verzonden**	
Uw brief van	9 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. En ook hartelijk dank voor de waardering die u uitspreekt over de RSU 2040.

Net als u zien wij grote overeenkomsten ‘Gezond (stedelijk) leven voor iedereen’ is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio. Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht. Wij hebben in de Inleiding een kaart van Utrecht Nabij toegevoegd.

U heeft uw inspraakreactie onderverdeeld naar thema’s van de Omgevingsvisie Provincie Utrecht. Hieronder hebben we per thema antwoorden op vragen gegeven. Uw aandachtspunten nemen wij mee.

<u>Stad en land gezond</u>

- Emissies/milieubelasting Rijkswegen en spoorwegen voor (gevoelige) nieuwe woon-werklocaties mist.
  De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn. In verdere uitwerking komen Emissies/milieubelasting Rijkswegen en spoorwegen voor (gevoelige) nieuwe woon-werklocaties aan bod.
- Welke visie heeft gemeente op verdere verbetering luchtkwaliteit na behalen WHO-advieswaarde in 2030?
  De visie voor de verbetering van de luchtkwaliteit staat vastgelegd in het luchtkwaliteitsbeleid van

de gemeente Utrecht: "Utrecht kiest voor gezonde lucht", vastgesteld door de gemeenteraad op10 december 2020.

- Graag Groene Poorten (OV stations) toevoegen(Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').
  Binnen de gemeentegrenzen zijn geen groene poorten in getekend in het ontwikkelperspectief "Utrecht Nabij".
- Graag Groene Parels Hollandsche IJssel en Noorderpark toevoegen/aanduiden als respectievelijk groen-blauwe verbindingen Groene Scheg(Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').
  De groene parels Hollandse IJssel en het Noorderpark staan al op de kaart (zie pagina 29 maar ook in landschap om de stad), wij zijn van mening dat ze hier beter passen dan als groene scheg of groen blauwe verbinding die beiden voornamelijk in en niet om de stad liggen en stad-landschap met elkaar verbinden.
- Haalbaarheid en betaalbaarheid van het tweede aangegeven stadsduct over de A27 vergt nadere uitwerking.
  We zijn het met u eens dat de haalbaarheid en betaalbaarheid van het tweede aangegeven stadsduct over de A27 nadere uitwerking vergt, maar zien dit wel als belangrijke voorwaarde voor een leefbaar centrum ter hoogte van Lunetten-Koningsweg.
- Constatering is dat er verschillende getallen worden genoemd voor de minimale afstand van een woning tot groen. Welk getal is leidend?
  We zien niet in welke verschillen u op doelt. De gemeente heeft de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje.

Klimaatbestendig en waterrobuust

- Overstromingsrobuust inrichten mist. Dit kan gelijk dienen tegen ontwrichting door wateroverlast.
  Het klopt dat wij overstromingsrobuust inrichten niet als zodanig hebben genoemd in de RSU. Zoals bekend doen wij mee aan het regionale project naar Gevolgbeperking van Overstromingen onder leiding van de VRU. Tot op heden is echter nog niet duidelijk of dit project leidt tot aanvullende doelstellingen m.b.t. het waterrobuust inrichten van de stad, naast het versterken van de Lekdijk wat de komende jaren zal worden uitgevoerd. Vandaar dat wij dit thema nog niet als zodanig hebben benoemd.
- Meer aandacht verwacht voor grondwater en grootschalige grondwaterverontreinigingen.
  Het belang van goed grondwaterbeheer is wat ons betreft afdoende beschreven in paragraaf 5.2.9 over de ondergrond. Daarnaast komt het belang van de ondergrond terug in de paragrafen over groen en klimaatadaptatie en de energietransitie. Zoals in de Uitvoeringsstrategie aangegeven gaan wij als één van de vervolgstappen een visie op de Ondergrond opstellen waar dit thema verder wordt uitgewerkt.
- I.h.k.v. het project Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal-Noordzeekanaal
  graag aandacht voor belasting van (hoofd)watersysteem bij nieuwe woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuur.
  Het is ons bekend dat het Amsterdam-Rijnkanaal systeem als gevolg van klimaatverandering onder druk staat. Vandaar dat wij er voor kiezen om het systeem zo min mogelijk te belasten. Dit is één van de belangrijkste redenen dat wij zoveel mogelijk (en minimaal 90%) van de jaarlijkse neerslag willen vasthouden, zoals aangegeven in paragraaf 5.2 bladzijde 76. Daarnaast is het vasthouden van regenwater nodig om ook in de toekomst ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien. Wij zullen deze onderbouwing toevoegen aan de tekst in paragraaf 5.2.

Duurzame energie

- Positief dat RSU2040 inzet op besparing en duurzame energie opwek. Provincie gaat er daarbij vanuit dat eventuele nieuwe, passende, initiatieven die nog niet voorkomen op de kaart niet bij voorbaat zijn uitgesloten.
- In ambities voor komende 20 m.b.t. zonnevelden en windmolens wordt een aantal ruimtelijke principes genoemd. Waarom wordt expliciet afweging met cultuurhistorische hoofdstructuur genoemd en niet met andere beleidsdoelen/waarden?
  Cultuurhistorie wordt specifiek genoemd omdat enkele zoeklocaties, USP, Voordorpse Polder, Polder Bijleveld, Ockhuizen, Noorderpark, nabij cultuurhistorisch waardevolle locaties liggen. Bij het onderzoeken van de mogelijkheden voor energie opwek houden we hiermee rekening.
- In ambities voor komende 20 jaar wordt aangegeven dat zonnevelden en windmolens een tijdelijk karakter hebben en verwijderd kunnen worden indien ruimte nodig is voor andere functies. Risico dat gemeente op termijn niet meer bijdraagt aan duurzame energie opwek alvorens voor deze opweklocaties alternatieven beschikbaar zijn. Daarnaast speelt voor initiatiefnemers van duurzame energie opwek mogelijk dat locaties lang genoeg in beeld blijven om investeringen rendabel te laten zijn.
  Bij de genoemde locaties is rekening gehouden met de tijd die nodig is om de investeringen in energie opwek interessant te maken.
- Waarom krijgt bodemenergie voor bestaande bouw geen aandacht en wordt dit niet genoemd als ruimtevragende functie?
  Bij de ruimte voor energie-infrastructuur wordt rekening gehouden met 14 hectare die onder meer nodig is voor warmtebuffering van het warmtenet. Overige onderzoeken naar geothermie bieden nu nog onvoldoende duidelijkheid om in de RSU mee te nemen en worden meegenomen in o.a. de Transitievisie Warmte.
- Spanningsveld in ondergrond tussen grondwater(voorraad), bodemverontreiniging en bodemenergie verwacht.
  Wij zien ook de toenemende concurrentie om ruimte in de ondergrond. Daarom wordt dit ook specifiek benoemd in paragraaf 5.2.9 Ondergrond.

Vitale steden en dorpen

- Constatering is dat transformatie Overvecht forser en rond Zuilen/Lageweide minder zwaar is dan in het Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ en in de Omgevingsvisie provincie Utrecht.
  Het is onjuist dat de transformatie in de RSU in Overvecht groter is dan in het Ontwikkelperspectief ‘Utrecht dichtbij’. Daarin is Overvecht ook aangemerkt als knoop en ontwikkelgebied. Voor de knoop Zuilen Lage Weide staat het belang van werk voorop. De specifieke vraag naar werk (en de transitie rondom werk) vragen om milieucontouren die we willen behouden. We gaan dit nader bekijken bij de gebiedsonderzoeken.
- Meer ambitie in aantallen wonen en werken en hoogte voor gebied Westraven is wat betreft provincie mogelijk. Mede in relatie tot OV (investeringen en exploitatie), de benodigde nieuwe brugverbindingen en fietsroutes.
  De knooppunten zijn op stadsbreed niveau bekeken, ook in relatie tot de totale barcode. Een eventueel groter programma zullen we onderzoeken in de gebiedsonderzoeken, waarbij dan ook de consequentie van het totaal stedelijk programma in beeld komt en waar we keuzes aan zullen verbinden. Voor gemeente Utrecht is niet alleen vervoerswaarde bepalend voor het totaal programma op een plek. De hoogte wordt verder uitgewerkt in de hoogbouwvisie.
- Graag wijk/buurt centrum in A12 Zone toevoegen (kaart winkelstructuur, blz 102).
  We voegen het toe op de kaart.

- Wat is de status van de inrichtingsschets Rijnenburg en de aangegeven tijdelijke overloopfuncties uit de stad?
  Verkennend. Inzet is om een conditionerend raamwerk aan te leggen voor recreatie, ecologie en regionale verbindingen.
- Grotendeels komen (nieuwe) kantoorlocaties RSU2040 overeen met insteek provincie Utrecht. (Her)ontwikkeling van kantoorlocatie Galgenwaard kan niet los worden gezien van ontwikkeling Lunetten-Koningsweg.
  Eens. Dit zullen we bij de gebiedsonderzoeken ook meenemen.
- De monitoring kantorenmarkt samen met provincie Utrecht en gemeente Amersfoort (blz 103) heeft ook betrekking op bedrijventerreinen en winkels.
  Dit zullen we aanpassen.

<u>Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar</u>

- Graag met elkaar vanuit ieders rollen en taken (gemeente vooral als wegbeheerder en gebiedsontwikkelaar; provincie als regionale OV-autoriteit) in gesprek over gezamenlijke ambities i.r.t. het in 2021 door provincie vast te stellen Netwerkperspectief OV.
  We hebben begrip voor de taken en verantwoordelijkheden van onze partners en de opgaven waarin we als regio en afzonderlijk (de regiogemeenten, Rijkswaterstaat en de Provincie Utrecht) voor staan. Gezamenlijk onderzoeken we in U Ned hoe we onze opgaven oppakken en samenwerken in de oplossing daarvan.
- Verzoek om voldoende flexibiliteit in RSU2040 om op uitkomsten gezamenlijke lopende onderzoeken naar OV in binnenstad en uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest in te kunnen spelen.
- In de RSU2040 worden forse bereikbaarheidsinvesteringen gevraagd van medeoverheden, vooral in schaalsprong OV (‘Wiel met spaken’). Hoe wordt dit financieel uitgewerkt en onderbouwd en welke betrokkenheid verwacht gemeente van provincie?
  Zie hoofdstuk 8 voor onze aanpak van de investeringsstrategie. Zie ook het antwoord bij de eerste bullet.
- Extra ambities OV in RSU2040 hebben grote gevolgen voor provinciale taak van regionale OV-autoriteit (financieel en qua reistijd). Deze ambities vergen regionale cofinanciering inclusief een gemeentelijk bijdrage. Streven naar snel OV en beperking autoverkeer op infrastructuur waar ook OV afhankelijk van is, vergt nadere uitwerking.
- Of realisatie beoogde tramnetwerk voor 2040 mogelijk is, hangt ook van vervoerkundige, financiële en ruimtelijke factoren af. Provincie wil voor belangrijkste en drukste OV-verbindingen oog houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting.
- Los van de keuze voor tram en/of bus: realisatie van traminfrastructuur vergt veel tijd. Komende 10 tot 15 jaar zijn robuuste busvoorzieningen.
- Snelfietsroutes mogelijk nog aan te vullen met additionele snelfietsroute tussen Houten en Utrecht Science Park en snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein.
- Provincie kan zich voorstellen dat wanneer (door) fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend auto en/of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt gemeente hier tegenaan?
  Dat zijn we met u eens. Zie verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen.
- Op welke wijze kunnen de ambities m.b.t. NRU (half verdiept en optimaal oversteekbaar) worden gerealiseerd?
  Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. We verkennen mogelijke oplossingen en zijn, samen met u, in gesprek

met het Rijk. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.

- De mogelijk nieuwe parallelweg A12 benoemen als regionale ontsluitingsweg (conform Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').
  We hebben hiervoor een ruimtereservering opgenomen, die ook voor andere functies kan worden gebruikt.
- Beprijzing is een onderwerp dat in U Ned-verband opgepakt wordt, onder meer in gezamenlijke mobiliteitsstrategie 2040. Ziet gemeente de parkeerstrategie uit de RSU2040 ook als instrument voor regionale bereikbaarheidsaanpak?
  Onze parkeerstrategie wordt uitgewerkt in de parkeervisie die binnenkort ter besluitvorming aan de raad wordt aangeboden. Dat is ons vertrekpunt voor de regionale parkeerstrategie.
- Welke rol ziet gemeente Utrecht voor zichzelf weggelegd bij totstandkoming P+R's in regio Utrecht
  Dat is onderdeel van de regionale parkeerstrategie die in UNED verband wordt uitgewerkt.

<u>Levend landschap, erfgoed en cultuur</u>

- Gebieden ten zuiden (in Laagraven) en ten oosten van Utrecht (nabij fort Voordorp) betreffen zoekgebieden naar sportvelden binnen site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW (blz 105). Outstanding Universal Values mogen hier niet worden aangetast. Belangrijk om provincie Utrecht op tijd te betrekken bij planvorming.
  Wij zijn ons bewust van de bijzondere waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de UNESCO werelderfgoed nominatie. We willen bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen kijken naar hoe we dit erfgoed kunnen versterken en beter beleefbaar kunnen maken (behoud door ontwikkeling).
- Bij technische zoeklocaties duurzame energie (zeker locaties rond fort Blauwkapel, USP, rond fort Voordorp en Noorderpark) die integrale afweging vergen het nog vast te stellen 'afsprakenkader energietransitie in waterlinies' meenemen en met provincie Utrecht in gesprek gaan.
  Wat betreft de technische zoeklocaties duurzame energie gaan wij uiteraard nog in gesprek met de provincie.
- Het te ontwikkelen gebied Lunetten-Koningsweg is aangeduid als hoogbouwcluster. Ondanks ligging buiten site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW dient rekening te worden gehouden met aanwezige cultuurhistorische waarden.
- Gebiedsanalyse Laagraven met daarin de NHW-kernkwaliteiten graag betrekken bij planvorming A12 Zone.
- 'Stedelijk programma en groen op de forten' (blz 52). Wat betekent dit?
  We willen bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen kijken naar hoe we dit erfgoed kunnen versterken en beter beleefbaar kunnen maken (behoud door ontwikkeling).

<u>Toekomstbestendige natuur en landbouw</u>

- Bescherming van natuur en omschakeling naar kringlooplandbouw is nog onderbelicht.
  We voegen dit toe bij Landschap om de stad.

Op pagina 2 van uw brief heeft u de belangrijkste aandachtspunten op een rijtje samengevat. Wij herkennen deze punten en nemen ze ter harte. Wat deze aandachtspunten gemeen hebben is de samenwerking in de regio en met het rijk. Wij hechten in dit kader veel belang aan de goede samenwerking tussen gemeente en provincie. Wij kijken uit ook uit naar onze verdere samenwerking om gedeelde ambities waar te maken en geschilpunten op te lossen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

DATUM	9 maart 2021	TEAM	Strategische Ruimtelijke Ontwikkeling
NUMMER	82213F8C	REFERENTIE	Erik van Hoogstraten
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	06-25762279
UW NUMMER		E-MAILADRES	erik.van.hoogstraten@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Inspraakreactie concept RSU2040

Geachte leden van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht,

Met veel belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, de RSU2040. Het is een rijk, inspirerend en prettig leesbaar document dat uitnodigt tot reactie en samenwerking. De RSU2040 is met recht integraal: omgevingsbreed en met een sterke sociaal-culturele component. Goed dat groen, landschap en water in en rond de stad als voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling en daarmee als uitgangspunt zijn gepositioneerd. De RSU2040 laat zien hoe het gedachtegoed van het programma ‘Groen Groeit Mee’ concreet kan worden toegepast op gemeentelijk schaalniveau. Waardering ook voor het ontwerpend onderzoek (barcode + pixelstudies), het inzichtelijke kaartbeeld met legenda (Visie 2040) en de verbeelding (3D tegels).

Met het motto ‘Utrecht dichtbij’ (‘Utrecht, de tienminutenstad’) bouwt de RSU2040 inhoudelijk goed voort op het gezamenlijk door de samenwerkende U16 gemeenten, de provincie Utrecht en het Rijk vastgestelde Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’. Het zou goed zijn wanneer deze koppeling in de RSU2040 ook expliciet wordt benoemd. De in de RSU2040 geschetste fasering van de mogelijke ontwikkeling van metropolitane poorten Oost (Lunetten-Koningsweg-USP), Zuid (A12 Zone) en West (Leidsche Rijn-Zuilen) vergt nader overleg en afstemming binnen het programma U Ned.

Wij zien veel overeenkomsten met de balans tussen opgaven en Utrechtse kwaliteiten, de uitgangspunten en de zeven thema’s uit de Omgevingsvisie provincie Utrecht:

1. Stad en land gezond: bevordering leefomgevingskwaliteit in woon-, werk- en leefgebieden.
2. Klimaatbestendig en waterrobuust: groen-blauwe inrichting op alle schaalniveaus in de stad.
3. Duurzame energie: energiebesparing en winning elektriciteit en warmte uit duurzame energiebronnen.
4. Vitale steden en dorpen: integrale binnenstedelijke ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen.
5. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar: focus op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit.
6. Levend landschap, erfgoed en cultuur: erfgoed en NHW als identiteitsdragers.
7. Toekomstbestendige natuur en landbouw: inzet op stadslandbouw in groene gebieden rond de stad.

Leefomgeving
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111

Er zijn ook een aantal punten waar wij vragen en opmerkingen over hebben (zie bijlage 1). De belangrijkste zijn:

- Kostenraming en financiële dekking ambities: de RSU2040 staat of valt met grote, nader te specificeren investeringen in bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit versterkt het belang van het tijdig en voldoende beschikbaar komen van de benodigde investeringen (2.4 miljard stad versus 4.7 miljard provincie, Rijk en Europa). Binnen onder andere het programma U Ned en de Utrechtse propositie voor het Nationaal Groeifonds werken we hieraan.
- Adaptieve uitvoeringsstrategie: Met welke adaptieve uitvoeringsstrategie speelt de RSU2040 in op het eventueel later, gedeeltelijk of niet beschikbaar komen van de benodigde investeringen en/of als ontwikkelingen anders lopen dan gedacht? Het opstellen van een dergelijke adaptieve uitvoeringstrategie vergt nauwe samenwerking met de betrokken medeoverheden.
- Duurzame energie: Positief dat RSU2040 inzet op besparing en duurzame energie opwek. De ambitie in de RSU2040 is daarbij om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Wij gaan in onze Omgevingsvisie uit van CO2-neutraal in 2050.
- Mobiliteit: In de RSU2040 wordt primair ingezet op een nieuwe OV structuur volgens het concept ‘Wiel met spaken’. De tracé keuzes, fasering en keuze van vervoersmodaliteit wordt uitgewerkt in het programma U Ned en is ook mede afhankelijk van een aantal lopende samenwerkingsprocessen. Dit kan gevolgen hebben voor de tijdige realisatie van de RSU2040 ambities. Bij de uitwerking van de opgave mobiliteit zijn er (nog) verschillen met onze inzet. Dit vergt nadere afstemming met elkaar vanuit ieders rollen en taken. En sluit aan bij onze eerdere reactie op uw Mobiliteitsplan 2040, waarop wij in februari 2021 reageerden.
- Nieuwe Hollandse Waterlinie: Aan de oostzijde van de stad zijn ‘technische zoeklocaties’ voor onder andere sportvoorzieningen en energielandschappen gepland. Tevens wordt gesproken over hoogbouw rond het nieuwe knooppunt Lunetten/Koningsweg. In verband met de Nieuwe Hollandse Waterlinie en bijbehorende kernkwaliteiten is het van belang om de provincie tijdig te betrekken bij planvorming.
- Financiering groene opgaven: In het kader van Groen Groeit Mee wordt momenteel onderzoek gedaan naar kansrijke financieringsstrategieën om het programma ook daadwerkelijk tot uitvoering te brengen. Bestaande financieringsstromen vanuit gemeente en provincie Utrecht zullen naar verwachting onvoldoende zijn. Daarom is het onder meer belangrijk om de groene opgaven integraal onderdeel te laten zijn van de gebiedsontwikkelingen.
- Nationale en regionale samenhang: Het (kaart)beeld van de positie van de gemeente Utrecht in het Stedelijk Netwerk Nederland (NOVI) wordt gemist waardoor er onvoldoende zicht is op de nationale en regionale context. Ook de regionale samenhang en afstemming met buurgemeenten is nog een aandachtspunt. De provincie is graag bereid hieraan bij te dragen.

Resumerend zien wij grote parallellen tussen de concept RSU2040, het Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ en de Omgevingsvisie provincie Utrecht. Wij kijken uit naar een verdere samenwerking om de gedeelde ambities te benutten en verschilpunten te overbruggen en gaan hier graag met u over in gesprek. Veel succes met de uitwerking van de definitieve Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Bijlage 1: Vragen & opmerkingen inspraakreactie provincie Utrecht m.b.t. de concept RSU2040 op basis van de zeven thema's uit de Omgevingsvisie provincie Utrecht

	Stad en land gezond	Klimaatbestendig en waterrobuust	Duurzame energie	Vitale steden en dorpen	Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar	Levend landschap, erfgoed en cultuur	Toekomstbestendige natuur en landbouw
Vragen en opmerkingen	• Emissies/milieubelasting Rijkswegen en spoorwegen voor (gevoelige) nieuwe woon-werklocaties mist. • Welke visie heeft gmeente op verdere verbetering luchtkwaliteit na behalen WHO-advieswaarde in 2030? • Graag Groene Poorten (OV stations) toevoegen (Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij'). • Graag Groene Parels Hollandsche IJssel en Noorderpark toevoegen/aanduiden als respectievelijk groen-blauwe verbinding en Groene Scheg (Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij'). • Haalbaarheid en betaalbaarheid van het tweede aangegeven stadsduct over de A27 vergt nadere uitwerking. • Constatering is dat er verschillende getallen worden genoemd voor de minimale afstand van een woning tot groen. Welk getal is leidend?	• Overstromingsrobuust inrichten mist. Dit kan gelijk dienen tegen ontwrichting door wateroverlast. • Meer aandacht verwacht voor grondwater en grootschalige grondwaterverontreinigingen. • I.h.k.v. het project Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal-Noordzeekanaal graag aandacht voor belasting van (hoofd)watersysteem bij nieuwe woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuur.	• Positief dat RSU2040 inzet op besparing en duurzame energie opwek. Provincie gaat er daarbij vanuit dat eventuele nieuwe, passende, initiatieven die nog niet voorkomen op de kaart niet bij voorbaat zijn uitgesloten. • In ambities voor komende 20 m.b.t. zonnevelden en windmolens wordt een aantal ruimtelijke principes genoemd. Waarom wordt expliciet afweging met cultuurhistorische hoofdstructuur genoemd en niet met andere beleidsdoelen/waarden? • In ambities voor komende 20 jaar wordt aangegeven dat zonnevelden en windmolens een tijdelijk karakter hebben en verwijderd kunnen worden indien ruimte nodig is voor andere functies. Risico dat gemeente op termijn niet meer bijdraagt aan duurzame energie opwek alvorens voor deze opweklocaties alternatieven beschikbaar zijn. • Daarnaast speelt voor initiatiefnemers van duurzame energie opwek mogelijk dat locaties lang genoeg in beeld blijven om investeringen rendabel te laten zijn. • Waarom krijgt bodemenergie voor bestaande bouw geen aandacht en wordt dit niet genoemd als ruimtevragende functie? • Spanningsveld in ondergrond tussen grondwater(voorraad), bodemverontreiniging en bodemenergie verwacht.	• Constatering is dat transformatie Overvecht forser en rond Zuilen/Lageweide minder zwaar is dan in het Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' en in de Omgevingsvisie provincie Utrecht. • Meer ambitie in aantallen wonen en werken en hoogte voor gebied Westraven is wat betreft provincie mogelijk. Mede in relatie tot OV (investeringen en exploitatie), de benodigde nieuwe brugverbindingen en fietsroutes. • Graag wijk/buurt centrum in A12 Zone toevoegen (kaart winkelstructuur, blz 102). • Wat is de status van de inrichtingsschets Rijnenburg en de aangegeven tijdelijke overloopfuncties uit de stad? • Grotendeels komen (nieuwe) kantoorlocaties RSU2040 overeen met insteek provincie Utrecht. (Her)ontwikkeling van kantoorlocatie Galgenwaard kan niet los worden gezien van ontwikkeling Lunetten-Koningsweg. • De monitoring kantorenmarkt samen met provincie Utrecht en gemeente Amersfoort (blz 103) heeft ook betrekking op bedrijventerreinen en winkels.	• Graag met elkaar vanuit ieders rollen en taken (gemeente vooral als wegbeheerder en gebiedsontwikkelaar; provincie als regionale OV-autoriteit) in gesprek over gezamenlijke ambities i.r.t. het in 2021 door provincie vast te stellen Netwerkperspectief OV. • Verzoek om voldoende flexibiliteit in RSU2040 om op uitkomsten gezamenlijke lopende onderzoeken naar OV in binnenstad en uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest in te kunnen spelen. • In de RSU2040 worden forse bereikbaarheidsinvesteringen gevraagd van medeoverheden, vooral in schaalsprong OV ('Wiel met spaken'). Hoe wordt dit financieel uitgewerkt en onderbouwd en welke betrokkenheid verwacht gemeente van provincie? • Extra ambities OV in RSU2040 hebben grote gevolgen voor provinciale taak van regionale OV-autoriteit (financieel en qua reistijd). Deze ambities vergen regionale cofinanciering inclusief een gemeentelijk bijdrage. Streven naar snel OV en beperking autoverkeer op infrastructuur waar ook OV afhankelijk van is, vergt nadere uitwerking. • Of realisatie beoogde tramnetwerk voor 2040 mogelijk is, hangt ook van vervoerkundige, financiële en ruimtelijke factoren af. Provincie wil voor belangrijkste en drukste OV-verbindingen oog houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting. • Los van de keuze voor tram en/of bus: realisatie van traminfrastructuur vergt veel tijd. Komende 10 tot 15 jaar zijn robuuste busvoorzieningen nodig.	• Gebieden ten zuiden (in Laagraven) en ten oosten van Utrecht (nabij fort Voordorp) betreffen zoekgebieden naar sportvelden binnen site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW (blz 105). Outstanding Universal Values mogen hier niet worden aangetast. Belangrijk om provincie Utrecht op tijd te betrekken bij planvorming. • Bij technische zoeklocaties duurzame energie (zeker locaties rond fort Blauwkapel, USP, rond fort Voordorp en Noorderpark) die integrale afweging vergen het nog vast te stellen 'afsprakenkader energietransitie in waterlinies' meenemen en met provincie Utrecht in gesprek gaan. • Het te ontwikkelen gebied Lunetten-Koningsweg is aangeduid als hoogbouwcluster. Ondanks ligging buiten site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW dient rekening te worden gehouden met aanwezige cultuurhistorische waarden. • Gebiedsanalyse Laagraven met daarin de NHW-kernkwaliteiten graag betrekken bij planvorming A12 Zone. • 'Stedelijk programma en groen op de forten' (blz 52). Wat betekent dit?	• Bescherming van natuur en omschakeling naar kringlooplandbouw is nog onderbelicht.

	Stad en land gezond	Klimaatbestendig en waterrobuust	Duurzame energie	Vitale steden en dorpen	Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar	Levend landschap, erfgoed en cultuur	Toekomstbestendige natuur en landbouw
Vragen en opmerkingen					• Snelfietsroutes mogelijk nog aan te vullen met additionele snelfietsroute tussen Houten en Utrecht Science Park en snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein. • Provincie kan zich voorstellen dat wanneer (door) fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend auto en/of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt gemeente hier tegenaan? • Op welke wijze kunnen de ambities m.b.t. NRU (half verdiept en optimaal oversteekbaar) worden gerealiseerd? • De mogelijk nieuwe parallelweg A12 benoemen als regionale ontsluitingsweg (conform Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij'). • Beprijzing is een onderwerp dat in U Ned-verband opgepakt wordt, onder meer in gezamenlijke mobiliteitsstrategie 2040. Ziet gemeente de parkeerstrategie uit de RSU2040 ook als instrument voor regionale bereikbaarheidsaanpak? • Welke rol ziet gemeente Utrecht voor zichzelf weggelegd bij totstandkoming P+R's in regio Utrecht en/of exploitatie hiervan?		

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van IJsselstein
Postbus 26,
3400 AA IJsselstein

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/e
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	949090	**Verzonden**	
Uw brief van	9 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte college,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen.

Hieronder gaan wij in op uw reactie en aandachtspunten.

<u>Groei vraagt energie</u>
U spreekt uw zorg uit over de forse behoefte aan extra energie die de grote groei met zich meebrengt terwijl de stad in de huidige omvang al verre van zelfvoorzienend kan zijn qua energievoorziening. U ziet graag dat in de RSU 2040, in gezamenlijk overleg met de regio, al een oplossingsrichting hiervoor is opgenomen.
DE RSU geeft aan hoe wij de energie-opgave binnen de gemeente willen realiseren. Daarnaast werken wij samen met de regio aan de Regionale Energie Strategie met reserveringen voor grootschalige energieopwekking en aan kaders hoe we als regio met elkaar en deze gezamenlijke opgave werken.

<u>In maar ook om Utrecht mobiel</u>
U vraagt om nadrukkelijke aandacht voor de ontsluiting van en de toegang naar de stad. U schrijft: “Vanuit IJsselstein willen we in het bijzonder het belang van een snellere tramverbinding met Utrecht belichten, alsmede een goede verkeersafwikkeling vanaf de A2 en mogelijkheden voor een P&R in IJsselstein om daarmee de verkeersdruk in Utrecht te helpen verminderen”.
Een snellere verbinding vanuit IJsselstein (en Nieuwegein) naar Utrecht CS is ook de inzet van de gemeente Utrecht. Dat willen we bewerkstelligen door de aanleg van de Merwedelijn. De mogelijkheden van een P+R in IJsselstein kan inderdaad helpen om de verkeersdruk in Utrecht te verminderen. Wat betreft de verkeersafwikkeling vanaf de A2: we zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien

en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit doen we door te sturen op de hoeveelheid auto's die over een weg kan rijden. Hoe we dit doen is uitgewerkt in het Mobiliteitsplan 2040.

Ontwikkeling Rijnenburg

U wijst op de zorgen die u heeft over het Energielandschap Rijnenburg, die u reeds in een brief van 3 april 2019 aan ons heeft gedeeld. U geeft aan dat onder andere vanwege het de situatie op de woningmarkt, de urgentie groot is om snel met woningbouw in Rijnenburg te beginnen.
Daarnaast vraagt aandacht voor de landschappelijke en maatschappelijke verbinding tussen Rijnenburg en IJsselstein, waarmee het model tien-minutenstad een regionale dimensie krijgt.
De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Groeien gaat samen met vergroenen

U ziet goede kansen om voor het bos in het noordwesten van IJsselstein gezamenlijk deze groenfunctie verder te ontwikkelen, met aandacht voor bestaande landschappelijke waarden, zoals zichtlijnen en openheid.
Wij zien deze kansen ook. Dank voor deze aanvulling.

Verdichten en vergrijzen

U vraagt nadrukkelijk aandacht voor groenstedelijk wonen in de omliggende gemeenten en niet enkel focus te houden op verdichten binnen de stadsgrenzen, omdat een passende verdeling van de woonopgaven in de regio noodzaklijk is voor het behoud van vitaliteit.
We zijn ons ervan bewust dat de woningmarkt niet stopt bij de gemeentegrens. Wij hechten dan ook aan de regionale samenwerking zoals die binnen de U16 is. Eerder hebben we met elkaar een verkenning naar de kwalitatieve woonbehoefte uit laten voeren. De uitkomsten hiervan worden momenteel verwerkt in het concept Integraal Ruimtelijk Programma. Daar is ook ruimte om het gesprek over 'vitaliteit' te voeren en toe te werken naar een verdeling van de regionale woonopgave.

Gezamenlijke ambitie

U constateert dat de groei van de stad gaat over de groei van de regio. Vitaliteit is hier van belang. U geeft aan dat u zich herkent in de ambities van de RSU 2040 en reikt uit om samen te werken.
Wij nemen uw handreiking graag aan en zullen zeker in het kader van IRP met elkaar dat gesprek (blijven) voeren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente IJsselstein

postadres Postbus 26, 3400 AA IJsselstein

bezoekadres
Overtoom 1
3401 BK IJsselstein

t 14 030
f 030 6884350
e info@ijsselstein.nl

Gemeente Utrecht
College van burgemeester en wethouders
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.
rsu@utrecht.nl

Betreft **Inspraakreactie RSU 2040**

uw kenmerk		**Zaaknummer**	949090	**datum**	9 maart 2021
uw brief van	22 januari 2021			**blad 1 van**	3
behandeld door	drs. J.M. Mulder			**bijlagen**	

Geacht college,

Op 22 januari jl. ontvingen wij de door uw college voor inspraak vrijgegeven concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de plannen voor de toekomst voor uw stad, tevens uw koers voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief U10.

Graag willen wij onze reactie en aandachtspunten meegeven ten behoeve van het uitwerken van de definitieve RSU 2040.

Groei vraagt energie
De groei naar 455.000 inwoners in 2040 combineren met behoud van kwaliteit vormt de rode draad en tevens grootste uitdaging van de RSU 2040. We bewonderen uw voorgestelde aanpak van deze groei binnen het concept gezond stedelijk leven. Tegelijkertijd baart het ons ook zorgen omdat juist door de groei de gezondheid en leefbaarheid onder druk kan komen te staan. Zo brengt de grote groei bijvoorbeeld een forse behoefte aan extra energie met zich mee terwijl de stad in de huidige omvang al verre van zelfvoorzienend kan zijn qua energievoorziening. Het zou goed zijn om voor dit energievraagstuk al in de RSU 2040 in gezamenlijk overleg met de regio een oplossingsrichting aan te geven.

In maar ook om Utrecht mobiel
Bij uw plannen voor nieuwe stadscentra inclusief lijnen voor verkeer en OV vragen wij u nadrukkelijk om niet alleen aandacht te hebben voor verbinding tussen de knooppunten bij deze stadscentra maar juist ook voor ontsluiting van en toegang naar de stad. Mobiliteit is bij uitstek een bovenlokaal thema waar we samen aan moeten werken om verbeteringen voor stad en regio te realiseren. Vanuit IJsselstein willen we in het bijzonder het belang van een snellere tramverbinding met Utrecht belichten, alsmede een goede verkeersafwikkeling vanaf de A2 en mogelijkheden voor een P&R in IJsselstein om daarmee de verkeersdruk in Utrecht te helpen verminderen.

Ontwikkeling Rijnenburg
Rijnenburg blijft in uw plannen energielandschap tot 2035. Zoals u bekend maken meerdere partijen zich zorgen om dit voornemen, waaronder ook onze gemeente. Onder andere in onze brief van 3 april 2019 hebben wij deze zorgen geuit. Daarin hebben wij u gevraagd om samen met de regio prioriteit te geven aan een zo spoedig mogelijke start van de bouw van woningen vanuit het zuiden van de polder Rijnenburg. De aanleg van een energielandschap zonder woningbouw achten wij nog altijd niet

De gemeente IJsselstein gebruikt uw persoonsgegevens uitsluitend voor het doel waarvoor zij zijn verstrekt. Voor meer informatie daarover kunt u contact opnemen met de behandelend ambtenaar van onze gemeente.

Bankrelatie BNG
NL79BNGH028.50.09.958
Bankrelatie RABO
NL83RABO0320.72.82.85

gewenst. De situatie op de woningmarkt is sinds voornoemde brief nog zorgwekkender geworden waardoor de urgentie groot is om zo spoedig mogelijk woningen te bouwen in Rijnenburg.

Tot slot met betrekking tot Rijnenburg:
In uw opgaven voor Rijnenburg tot 2040 staan diverse voornemens vermeld tot verbetering van landschappelijke verbinding met de omgeving. Daarbij benoemt u dat ontwikkelingen in en rond Rijnenburg geen belemmering zullen vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035. Wij vinden dit een belangrijk punt. Daarbij merken wij op dat niet alleen de landschappelijke verbinding met IJsselstein van belang is, maar ook de maatschappelijke verbinding. Zodat wij het mogelijk kunnen maken dat toekomstige bewoners van Rijnenburg gebruik kunnen maken van voorzieningen in IJsselstein. Daarmee krijgt het model van de 10-minutenstad een regionale dimensie in de vorm van de 10-minuten leefomgeving.

Groeien gaat samen met vergroenen
Een belangrijke wijziging ten opzichte van de huidige RSU betreft uw plannen om de stad te vergroenen en verbinding naar groene uitloopgebieden rond de stad te verbeteren. In regionaal verband komt deze ambitie ook terug via het programma Groen groeit mee, waardoor wij samen met u deze vergroening ook om de stad verder gaan vormgeven.
In dit kader willen wij in het bijzonder aandacht vragen voor het huidige bos in het Noordwesten van IJsselstein. Wij zien hier goede kansen om gezamenlijk deze groenfunctie verder te ontwikkelen, met aandacht voor bestaande landschappelijke waarden, zoals zichtlijnen en openheid.

Verdichten en vergrijzen
"Utrecht neemt een groot deel van de regionale opgave voor wonen en werken voor haar rekening. Om dit te kunnen realiseren is het van belang dat we als regio samenwerken aan een (regionaal) mobiliteitssysteem met een goed OV- en fietsnetwerk. Ook voor gebruik van het groen, het opwekken van energie en bedrijventerreinen is het van belang dat we regionaal met elkaar (slimme) oplossingen vinden om in deze stedelijke regio gezond met elkaar te leven".
In uw aanbiedingsbrief geeft u aan over bovenstaande met ons het gesprek te blijven voeren. Dat doen wij graag. Omdat wij de groei van Utrecht niet als een plan van de stad Utrecht zien, maar als een regionale ambitie.

Bij de presentatie van de RSU 2040 op 16 februari jl. werd belicht dat "meer regio-georiënteerd" een belangrijke wijziging is ten opzicht van de huidige RSU. Omdat er ruimtevragen (zoals de energieopwekking) zijn die niet binnen de stadsgrenzen opgelost kunnen worden.
Wij doen graag de suggestie om aan deze ambitie het thema regionale vitaliteit te verbinden.

Waar Utrecht namelijk hard werkt aan vergroenen en verdichten, hebben buurgemeenten zoals IJsselstein te maken met een tegengestelde uitdaging; namelijk krimp en vergrijzing. Binnen onze regionale samenwerking, maar ook nu in reactie op de concept RSU 2040 vragen wij daarom nadrukkelijk om niet enkel de focus te houden op binnen de stadsgrenzen verdichten maar ook aandacht te hebben voor groenstedelijk wonen in de omliggende gemeenten. Omdat dit, mede versterkt door de effecten van de corona-crisis, in een belangrijke woonbehoefte voorziet. Tegelijkertijd is een passende verdeling van de woonopgaven in de regio noodzakelijk voor het behoud van vitaliteit. Van de regiogemeenten en daarmee ook voor de gehele regio.

Gezamenlijke ambitie
Om als stad en regiogemeenten aanvullend te kunnen zijn aan de plannen zoals geschetst in het RSU 2040 is het noodzakelijk dat ook de regiogemeenten hun vitaliteit behouden. Daarover blijven wij graag met u als buurgemeente en samen met u in de regio in gesprek. De groei van Utrecht gaat namelijk over groei van de hele regio. Wij zien de groei niet als een vraagstuk voor alleen uw stad. Wij voelen een gezamenlijke verantwoordelijkheid om daarin de juiste keuzes te maken. Het RSU 2040 zien wij als uw richting binnen de ambities om onze regio te laten groeien met behoud van kwaliteit, leefbaarheid en vitaliteit. Wij herkennen ons in deze gezamenlijke ambities en zetten ons daar graag samen met u voor in!

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN IJSSELSTEIN,

de secretaris,	de burgemeester,
drs. P.C.M. van Elteren	mr. P.J.M. van Domburg

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van Zeist
Postbus 513,
3700 AM Zeist

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/f
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	399792 - 463457	**Verzonden**	
Uw brief van	10 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte college,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. Ook hartelijk dank voor uw waardering. Wij zien ook de grote overeenkomsten met andere trajecten zoals het Integraal Ruimtelijk Perspectief en het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij. En ook wij onderstrepen het belang van een goede samenwerking met onder meer de regiogemeenten.
Wij zien net als u talrijke aanknopingspunten tussen de Propositie van Zeist en de RSU 2040, waarover wij graag met u in gesprek gaan en waarin wij graag met u samenwerken.

Hieronder gaan wij in op uw inhoudelijke opmerkingen.

U mist in de samenvatting een toelichting op Gezond Stedelijk Leven.
Feitelijk beginnen we in de inleiding met een korte toelichting op Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Dit is verder de rode draad door de RSU waarin Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen nader wordt ingevuld.

U mist een goede empirische onderbouwing (of verwijzing daar naar) van de barcode, ook vanwege de impact van de barcode op de groei van de stad en haar inwoners (en bezoekers).
De barcode beschrijft wat we in sociaal-ruimtelijke zin en in economische zin aan ruimte nodig hebben. Door deze aan elkaar te koppelen, zorgen we er voor dat de balans ontstaat op stedelijk niveau op het gebied van woningbouw, infrastructuur en juist ook de groen-klimaat-maatschappelijke voorzieningen. Mensen willen niet alleen een woning en een baan, maar ook ruimte voor sport, recreatie, ontmoeten, verplaatsen en meer (sociale interactie).De barcode biedt ons een kwantitatieve duiding voor de kwalitatieve keuzes die we kunnen maken.

U geeft aan dat mochten voor voorzieningen zoekgebieden in de regiogemeenten in beeld komen, het vanzelfsprekend is dat wij het initiatief nemen om met uw gemeente in gesprek te gaan.

Dat vinden wij ook vanzelfsprekend.

U gaat ervan uit dat de door ons geschetste onderbouwing van heb benodigde budget is of wordt afgestemd met de onderbouwing van het uitvoeringsbudget van het IRP en niet in conflict komt met aanspraken die de regio U16 richting Rijk, provincie Utrecht en Europa zal leggen of al gelegd heeft. *Bij het opstellen van de investeringsstrategie hebben we in aannames rondom grote proposities rekening gehouden met de gebruikelijke (cofinancierings)afspraken, en we hebben de achterliggende bedragen bij reeds lopende trajecten afgestemd met de contactpersonen.*

Wij hopen dat uw opmerkingen naar tevredenheid zijn beantwoord en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ruimtelijke ambities in de regio waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Zeist

Publiekshal ▪ Het Rond 1, Zeist
Postbus 513, 3700 AM, Zeist
Telefoon 14 030 ▪ zeist@zeist.nl

www.zeist.nl ▪ www.twitter.com/gemeentezeist
www.facebook.com/gemeentezeist

College van burgemeester en wethouders van Utrecht

Datum	10 maart 2021	**Ons kenmerk**	399792 - 463457
		Uw kenmerk	
Bijlage(n)	1	**Behandeld door**	S&B/Jan Peter Gulmans
Onderwerp	Zienswijze RSU 2040		

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw brief van 22 januari jl, waarin u een korte samenvatting geeft van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) en ons informeert over de mogelijkheid tot het indienen van inspraakreactie.

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de RSU. Wij maken graag gebruik van de mogelijk om te reageren op de RSU 2040. Hierbij treft u onze reactie aan.

Onze regio staat voor grote opgaven op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, groen en landschap en energie. Als regio werken we samen aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) om goede afwegingen te kunnen maken tussen samenhangende ruimtelijk keuzes. Met als uiteindelijke doel gezond stedelijk leven voor iedereen. Een groot deel van de opgaven in de regio heeft betrekking op de stad Utrecht omdat Utrecht de komende jaren een forse groei zal doormaken, als snelst groeiende stad in Nederland. Om die groei niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief mogelijk te maken, is betrokkenheid van en samenwerking met onder meer de regiogemeenten van groot belang. Terecht noemt u het gegeven dat stad en regio elkaar nodig hebben en elkaar versterken.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de RSU. De totstandkoming van de RSU heeft (deels) parallel plaatsgevonden met de totstandkoming van de Provinciale Omgevingsvisie, de Regionale Economische Agenda, Utrecht Nabij (Uned) en IRP. Daardoor zien we een consistente samenhang tussen de RSU en deze documenten over hoe om te gaan met de groei- en maatschappelijke opgaven, waarbij het gezond stedelijk leven centraal staat. Hieruit blijkt een grote mate van samenwerking en onderlinge afstemming. Het betekent ook dat we in de RSU veel herkenning zien op inhoudelijke thema's, aangezien de RSU voor een groot deel is verankerd in het ontwerp IRP, dat door regionale samenwerking tot stand is gekomen.

In dat kader bezien kijken wij met name naar de kansen en samenwerkingsmogelijkheden die de RSU biedt tussen Utrecht en Zeist. Wij nemen daarbij de Propositie van Zeist als vertrekpunt, welke als bijlage bij deze brief is gevoegd. Zeist draagt graag bij aan het goede leven. Op lokaal niveau - in de buurten, wijken en kernen van onze gemeente - en als deel van de regio. Vanuit de wens om onze bijdrage te concretiseren is vorig jaar de *Propositie van Zeist* opgesteld. Het is een eerste vertaling van verlangens, ambities en waarden van Zeist in kansrijke ontwikkelrichtingen voor de toekomst. De Propositie helpt ons om vanuit de Zeister identiteit te sturen op maatschappelijke en

ruimtelijke vraagstukken. Het is hiermee tevens richtinggevend voor onze inbreng op bovenlokale processen en trajecten, zoals bijvoorbeeld de POVI en het IRP.

Bij het doornemen van de RSU kwamen wij een aantal ruimtelijke ontwikkelingen tegen die ons als gemeente Zeist rechtstreeks aangaan en die eveneens betrekking hebben op in de Propositie van Zeist genoemde ontwikkelkansen en onderzoekrichtingen.

Het gaat om de volgende ruimtelijke ontwikkelingen:

- Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).
- Een studie naar het doortrekken van tramlijn 22 naar Zeist;
- De ontwikkeling van het HOV-knooppunt Lunetten-Koningsweg
- Het leggen van groene verbindingen tussen groengebieden
- Een goede aansluiting van de stadsrand met omliggende gemeenten
- Ook komt de energievoorziening expliciet aan de orde, met name opslag van energie, energieopwekking en de studie naar nieuwe mogelijkheden voor regionale energieopwekking;

Vanuit de Propositie van Zeist zien wij talrijke aanknopingspunten om hierover het gesprek met u aan te gaan en samen te werken aan deze gezamenlijke ruimtelijke opgaven.

Tot slot maken we nog enkele inhoudelijke opmerkingen op de RSU:

- In de samenvatting van de RSU missen we een toelichting op wat met gezond stedelijk leven en gezonde stedelijke ontwikkeling wordt bedoeld. Aangezien dit kernthema's zijn in de RSU, is het gewenst om deze begrippen in de samenvatting nader te omschrijven.

- De barcode is een maatstaf voor gezond stedelijk leven (samenvatting en hoofdstuk 5). Wij vinden dit een interessant instrument om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad, die er toe leidt dat gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk is. Vanwege de impact van deze barcode op de groei van de stad en haar inwoners (en bezoekers), missen wij een goede empirische onderbouwing (of verwijzing er naar), waaruit blijkt dat deze barcode inderdaad zorgt voor een gezond stedelijk leven in de stad voor iedereen. Met deze toelichting kunnen wij in onze gesprekken met Utrecht beter begrijpen hoe deze barcode aan gezond stedelijk leven voor iedereen bijdraagt.

- Op p. 160 wordt in de conclusie vermeld dat voor de opgave voorzieningen nog niet alle ruimte in gebieden is gevonden. De restopgave bedraagt locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden. Mochten voor deze en eventueel voor andere voorzieningen zoekgebieden in de regiogemeenten in beeld komen, dan spreekt voor zich dat we graag op uw initiatief het gesprek hierover aangaan.

- Het door u begrote budget voor het realiseren van de RSU (7,1 miljard euro) is vrij behoorlijk. De uitvoering van de RSU is nauw verweven met de uitvoeringsstrategie en kosten van het IRP omdat deze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. We gaan ervan uit dat de door u geschetste onderbouwing van dit budget is of wordt afgestemd met de onderbouwing van het uitvoeringsbudget van het IRP en niet in conflict komt met aanspraken die de regio U16 richting Rijk, provincie Utrecht en Europa zal leggen of al gelegd heeft.

Wij wensen u succes met de afronding van de RSU en zien uit naar een voortzetting van onze prettige en constructieve samenwerking op onder meer het ruimtelijk domein.

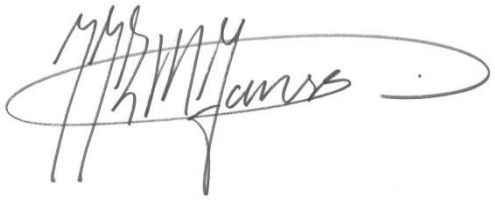
Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Zeist,

de gemeentesecretaris,



dr. H.S. Grotens

de burgemeester,



drs. J.J.L.M. Janssen

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van Nieuwegein
Postbus 1,
3430 AA Nieuwegein

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/g
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	399792 - 463457	**Verzonden**	
Uw brief van	10 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte college,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. Ook hartelijk dank voor uw waardering en voor uw ondersteuning van de investeringsagenda voor de binnenstedelijke gebiedsontwikkeling.

Hieronder staat onze reactie op de verschillende punten van uw zienswijze.

<u>Proces</u>
U verzoekt ons mbt de A12 zone uitspraken over Nieuwegeins grondgebied te aan te passen.
Wij hebben deze uitspraken verwijderd.

<u>Nieuw stedelijk knooppunt A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven, Laagraven</u>
U verzoekt om de teksten over Galecop en Laagraven te verwijderen. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over de Nieuwegeinse delen van de A12 zone.
We zullen de genoemde opgaven voor de A12-zone beperken tot het Utrechtse grondgebied.

<u>Woningbouwopgave</u>
U ziet een risico dat de stad Utrecht te weinig of te langzaam bouwt gezien de regionale opgave voor jaarlijks toevoegen van 7500 woningen waarvan Utrecht aangeeft jaarlijks 3000 woningen te bouwen. Daarnaast vraagt u zich af of een mix van wonen en werken in Papendorp en Stadseiland wel voldoende vervoerswaarde oplevert voor een OV hub. U ziet graag een hogere woningbouwambitie in Westraven.
De kaart voor wat betreft Papendorp wordt aangepast met betrekking tot de woningbouw-mogelijkheden. Verder zullen we in de gebiedsonderzoeken die na de vaststelling van de RSU worden opgeleverd meer inzicht geven in het laadvermogen van de knopen, ook in relatie tot OV. Alles in samenhang met tot de totale opgave van de barcode.

Galercopperzoom
U stelt een vraag over de relatie van de ontwikkeling van het Wiel met Spaken en het eventueel niet doorgaan van de ontwikkeling van de Galercopperzoom (onder verwijzing naar fase 4b van de uitvoeringsstrategie).
De ambitie in de RSU is om het gehele Wiel met Spaken in light rail uit te voeren. De uitvoeringsstrategie gaat over de volgorde waarin dit zou kunnen gebeuren. Fase 4a en 4b sluiten elkaar niet uit, bedoeld is aan te geven dat de volgorde waarin de verbinding USP-Overvecht respectievelijk Westraven - Leidsche Rijn nog nader moet worden bepaald, onder meer op basis van de te realiseren vervoerswaarde. De RSU gaat er van uit dat Galecopperzoom een ontwikkellocatie is met een nader specifiek te bepalen programma.

Liesbosch
U geeft aan dat de inpassing van de waterlinielijn (ook bij de Liesbosch) een zorgvuldige ruimtelijke inpassing vraagt zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière en hinder vormt voor de toekomstige woningfunctie in het gebied. Het definitieve tracé en haltering wordt gezamenlijk bepaald in MIRTverband.
Wij onderschrijven dat het definitieve tracé nog bepaald moet worden, zowel qua locaties als inpassing. En we trekken daarin samen op in UNED verband..

Rijnenburg
U benadrukt in uw zienswijze nogmaals dat binnen de Nieuwegeinse samenleving en gemeenteraad onvoldoende draagvlak is voor het mogelijk plaatsen van winturbines in Rijnenburg.
Hiervan nemen wij kennis.

Mobiliteit
U verzoekt om op de visiekaart een zoeklocatie voor een nieuwe hoofdweg (oftewel een bypass) te verwijderen, want deze weg past onder meer niet in de ambitie van Gezond Stedelijk Leven in de regio (vastgesteld in REP proces) en ook niet bij de ambities van hoge leefkwaliteit voor dit nieuwe knooppunt. U spreekt uw voorkeur uit voor een directe OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg- Sciencepark(-Zeist) waarbij geen overstap op Westraven hoeft plaats te vinden. Deze verkenning vindt plaats in UNED verband.
De door u geduide zuidelijke ligging is een ruimtelijke reservering voor een mogelijke ontsluiting. Mocht een forse restopgave blijven bestaand nadat maximaal is ingezet op gedrag, fiets en OV, dan kan de 'bypas' een mogelijk oplossing bieden. De ruimtereservering kan ook door andere functies worden ingevuld.

Laagraven
U verzoekt ons om, zolang er in Nieuwegein nog geen concrete plannen en besluitvorming heeft plaatsgevonden voor de Nieuwegeinse delen van de A12 zone, geen uitspraken over de mogelijke inrichting van deze gebieden in de RSU op te nemen.
Wij hebben dit aangepast.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ruimtelijke ambities in de regio waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Postbus 1 3430 AA **Bezoekadres** Stadsplein 1 3431 LZ www.nieuwegein.nl
IBAN: NL49 BNGH 0285 0043 87 BIC: BNGHNL2G

Ingekomen ILC d.d.
25 FEB 2021

Nieuwegein

Ruimtelijk Domein

Contactpersoon [redacted]
Telefoon [redacted]
E-mail [redacted]

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU 2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum 24 februari 2021
Zaaknummer
Berichtnummer
Onderwerp Zienswijze Concept Ruimtelijke strategie Utrecht 2040

VERZONDEN 24 FEB. 2021

Geachte collegeleden van Utrecht,

Met veel interesse hebben wij kennisgenomen van uw concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. We vinden uw concept RSU een goed doordachte strategie, die opgebouwd is uit heldere redeneerlijnen. We ondersteunen van harte uw investeringsagenda en de noodzaak van rijkssteun voor binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. We willen graag betrokken zijn bij de verdere uitwerking.

Met onderstaande punten willen wij graag onze zienswijze kenbaar maken.

Proces
De inhoud van de concept RSU is grotendeels in lijn met perspectieven van de A12 zone, maar bij een aantal onderdelen zijn uitspraken over Nieuwegeins grondgebied opgenomen die niet zijn afgestemd met ons. Wij vragen u dit aan te passen.

Nieuw stedelijk knooppunt A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven en Laagraven
Wij vragen u bij de tekst over het stedelijk knooppunt A12 zone 'Galecop' er uit te halen. Galecop is een bestaande woonwijk. Ook 'Laagraven' graag niet in dit verband (als nieuw stedelijk knooppunt) noemen. Laagraven staat voor het landschapspark Nieuw Hollandse Waterlinie.

Zolang er in Nieuwegein nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden voor de Nieuwegeinse delen van de A12 zone vragen wij u hier ook geen voorstellen over op te nemen in uw RSU.

Woningbouwopgave
U geeft aan dat u ca. 3000 woningen per jaar zult realiseren. In de U16 hebben we een opgave om de komende tien jaar jaarlijks 7500 woningen te bouwen. Er resteert daarmee een regionale opgave van 4500 woningen per jaar. Gelet op de totale verhoudingen in de woningbouwplannen (ruim 50% in Utrecht, bijna 50% in de regio) zien wij een risico dat er in Utrecht relatief toch te weinig of te

langzaam gebouwd zal worden. Het risico is dat daarmee het huidige tekort op de woningmarkt verder oploopt.

U neemt Papendorp en Stadseiland op als kantoorlocatie en werklocatie, waar wonen onderdeel is van de mix. Wij vragen ons af of dit programma wel voldoende vervoerswaarde oplevert voor het ontwikkelen van een OV HUB. Graag zien wij een hogere woningbouwambitie in Westraven, die meer in lijn is met de knoopwaarde die dit gebied krijgt in uw visie.

Galecopperzoom
In fase 4b van uw uitvoeringsstrategie laat u zien dat als de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen, Westraven niet verbonden wordt met Leidsche Rijn. U zegt dat in dat geval Galecopperzoom niet ontwikkeld kan worden. De relatie die u hier legt tussen het mogelijk niet doorgaan van dit deel van het wiel, dat overigens ook niet is opgenomen in de propositie groeifonds, en het al dan niet ontwikkelen van de Galecopperzoom is geen gegeven en volledig afhankelijk van hoe Galecopperzoom wordt aangesloten op de knoop Westraven (o.a. met langzaamverkeerverbindingen) en onderliggend ov-net. Wij vragen u dan ook deze consequentie uit de tekst te halen.

U geeft aan dat de huidige kwaliteit van Galecop (u bedoelt waarschijnlijk Galecopperzoom) een groene poort naar het rivierenlandschap en het groene hart is. Voor Nieuwegein is Galecopperzoom een ontwikkellocatie. Wij stellen voor de nabijheid van het rivierenlandschap en groene hart te benoemen als kwaliteit.

U benoemt als één van de opgaves in uw RSU dat u de groene kwaliteit van Galecop wil benutten en verhogen. Het is voor Nieuwegein op dit moment nog niet duidelijk wat de opgave voor Galecopperzoom wordt. Graag de tekst hierop aanpassen.

Liesbosch
Op het kaartbeeld op p. 152 staat de Waterlinielijn bij de Liesbosch direct ten zuiden van de A12 gesitueerd. Op termijn kan de Liesbosch aan de westzijde verkleuren naar gemengd wonen en werken. De inpassing van de waterlinielijn vraagt een zorgvuldige ruimtelijke inpassing zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière en hinder vormt voor de toekomstige woningfunctie in het gebied. Het definitieve tracé en haltering bepalen we gezamenlijk in MIRT-verband.

Rijnenburg
In uw visie lezen wij dat u verwacht Rijnenburg niet eerder dan 2035 nodig te hebben als woningbouwlocatie, maar dat de besluitvorming daaromtrent en de voorbereiding het gebied als zodanig in te zetten wel voor 2035 kan plaatsvinden. Tot die tijd wilt u Rijnenburg inzetten als energielandschap. Met deze zienswijze benadrukken wij nogmaals dat er in de Nieuwegeinse samenleving en gemeenteraad onvoldoende draagvlak is voor het mogelijk plaatsen van winturbines in Rijnenburg.

Mobiliteit
Op uw visiekaart staat een zoeklocatie voor een nieuwe hoofdweg (oftewel een bypass) opgenomen. Er zijn op dit moment nog onvoldoende onderzoeksgegevens bekend voor de noodzaak van een bypass. De opname van een mogelijke bypass als zoeklocatie op uw visiekaart wekt de indruk dat Utrecht deze regionale ontsluitingsweg omarmt. Gezien het belang dat u hecht aan gezond stedelijk leven en de ontwikkeling van de A12 zone, met de nadruk op het gebruik van fiets en ov, verbaast ons dat. De snelweg 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 de ambitie om in deze omgeving een vierde stadscentrum met hoogwaardige leefkwaliteit te realiseren.

Daarnaast mogen ruimteclaims in en rond Galecopperzoom geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2030. Wij willen dan ook dat dit tracé niet wordt opgenomen als zoeklocatie in Nieuwegein in uw RSU.

We steunen uw streven om te komen tot het OV-model 'Wiel met Spaken'. U benoemt de Waterlinielijn, als directe HOV verbinding tussen Papendorp-Westraven-Lunetten. We willen benadrukken dat waar u spreekt over de OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg- Sciencepark(-Zeist), het ons gaat om een directe verbinding waarbij geen overstap op Westraven hoeft plaats te vinden. In de MIRT Verkenning onderzoeken wij gezamenlijk welke maatregelen en lijnvoering de meeste potentie hebben. Wij verzoeken u ruimte te houden voor de uitkomst daarvan.

Laagraven
We zijn positief over de wijze waarop erfgoed wordt ingezet als drager voor nieuwe ontwikkelingen.

U noemt het ontwikkelen van Laagraven als nieuw landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie. U geeft daarbij terecht aan dat het buiten uw gemeentegrens ligt. Daarnaast geeft u aan dat u 7 hectare sportvelden in Laagraven geprogrammeerd heeft. Zolang er in Nieuwegein nog geen concrete plannen en besluitvorming heeft plaatsgevonden voor de Nieuwegeinse delen van de A12 zone willen wij u vragen de uitspraken over de mogelijke inrichting van deze gebieden ook niet op te nemen in uw RSU.

We willen graag aangeven dat het ontwikkelen van een landschapspark Laagraven met de waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zich ons inziens niet verhoudt tot een hoofdweg die daar doorheen getrokken is.

Graag ontvangen we een concrete reactie op alle door ons genoemde punten.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en Wethouders,

Ellie Liebregts
secretaris

Frans Backhuijs
burgemeester

- Kopie aan Gemeenteraad Nieuwegein

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van Stichtse Vecht
Postbus 1212,
3600 BE Maarssen

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/h
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	Z/21/209256- D/21/228371	**Verzonden**	
Uw brief van	16 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte college,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Dank ook voor uw waardering. Wij zien de groei van de regio ook als kans om gezamenlijk het gezond stedelijk leven voor een ieder te versterken en we werken graag samen met de regiogemeenten om deze uitdaging op te pakken.

Hieronder gaan wij in op uw inhoudelijke opmerkingen.

<u>Ontspannen en recreëren in het groen.</u>
U geeft aan samen te willen werken aan goede fiets- en loopvoorzieningen voor de ontsluiting van groen en ook aan snelle fietsverbindingen voor woon- werkverkeer.
U geeft aan graag betrokken te worden bij het opstellen van een (landschaps-)visie voor integrale ontwerpoplossingen voor groen om de stad, (veld)sport, stadslandbouw en energieopwekking voor de gebieden Noorderpark in combinatie met het veenweidegebied en de Maarsseveense Plassen nabij Maarssen en de uitbreiding van de recreatiezone/ natuur rondom Haarzuilens. U wilt gezamenlijk optrekken om de gebiedsgerichte opgave van "Groen Groeit Mee!" te realiseren.
Dank u wel voor uw aanbod. Wij gaan hier graag op in.

<u>Stedelijke gebieden</u>
U vraagt aandacht voor het gebied aan de noord- en noordwestzijde van Utrecht. U ziet hier kansen voor een integrale benadering van de diverse opgaven met een ruimtelijk beslag en voor samenwerking over de gemeentegrenzen bij de inrichting van dit gebied en de effecten hiervan. Meer specifiek doelt u op de doorontwikkeling van Lage Weide, de ontwikkelingen in Zuilen, en Overvecht. Hier liggen kansen om gezamenlijk op te trekken.
Wij zien die kansen ook. Het gebied Zuilen/Leidse Rijn is ook onderwerp van een van de verdiepende onderzoeken uit Utrecht Nabij. Dat onderzoek wordt verricht in UNED verband.

Mobiliteit

U mist het verkeerseffect van de beoogde 60.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen op het wegennet in en rond de omliggende gemeenten. De RSU 2040 mag niet ten koste van een gezond randstedelijk leven in bijvoorbeeld de kernen Maarssen, Maarssenbroek en Oud-Zuilen en van een omvangrijke woningbouwlocatie in Stichtse Vecht: Kwadrant-Planetenbaan. Hiervoor is een oplossing nodig.

Wij willen niet dat het autoverkeer verder toeneemt, maar de groei van de stad qua mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. In het Mobiliteitsplan 2040 staan de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak verder uitgewerkt. Wij rekenen tot onze doelgroep niet alleen de inwoners maar ook de bezoekers aan de stad. In UNED verband werken we aan een regionale mobiliteitsstrategie (voortgekomen uit Utrecht Nabij) waarin de verkeerseffecten aan bod komen.

Energietransitie

Stichtse Vecht heeft als standpunt dat windmolens niet passend zijn in het bijzondere gebied van uw gemeente. In de ruimtelijke strategie worden nabij de gemeentegrenzen diverse zoekgebieden aangewezen voor windenergie. Dit acht u ongewenst.

Wij zien windenergie als een van de mogelijkheden op de gemeentelijke energieopgave op te lossen. Daarvoor zijn enkele potentiele locaties aangeduid, zowel binnen, als aan de rand van de stad. In deze zoekgebieden worden de mogelijkheden voor windenergie onderzocht, waarbij ook belanghebbenden en (mede)overheden worden betrokken. Wij werken hierin ook samen in de Regionale Energie Strategie.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ruimtelijke ambities in de regio waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 **F** 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl
info@stichtsevecht.nl

Team
Ruimtelijke Ontwikkeling RO/E&D
Vastgoed-beheer
Behandeld door
Tom Verkammen
Telefoonnummer
140346
E-mail
Tom.verkammen@stichtsevecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Ons kenmerk
Z/21/209256- D/21/228371
Uw kenmerk

Bij beantwoording graag ons kenmerk en datum vermelden.

Datum
16 maart 2021
Onderwerp
reactie Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
Bijlage(n)
n.v.t.

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, een kaderstellende toekomstvisie op de ruimtelijke beleidsterreinen in Utrecht. Door middel van deze brief geven wij als college van burgemeester en wethouders van de gemeente Stichtse Vecht graag een reactie op deze ruimtelijke visie.

Wij willen u graag complimenteren met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, waarmee u het gesprek met de stad aangaat over het bouwen van een gezamenlijke toekomst in de stad en dat dient als koersdocument in het kader van de Omgevingswet.
Wij herkennen de geschetste opgaven. De stad Utrecht en de regio Utrecht staan voor een ongekende groei en dat vraagt om slimme (combinaties van) oplossingen en keuzes bij het inrichten van de beschikbare openbare ruimte (een integrale aanpak op inrichten openbare ruimte). De groei van de regio is een kans om gezamenlijk het gezond stedelijk leven voor een ieder te versterken.

De in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 opgenomen profielen Groene-, Verbonden-, Compacte-, Inclusieve- en Toekomstbestendige stad sluiten aan bij de uitgangspunten die wij als gemeente ook hanteren bij het opstellen van onze Omgevingsvisie. Bovendien is het goed om te lezen dat uw ruimtelijke strategie aansluit bij ontwikkelingen en gezamenlijke uitgangspunten in de regio U16, waaronder bijvoorbeeld als “Utrecht nabij – gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen” (U Ned), de Verstedelijkingsstrategie REP U16 en het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) 2040 (U16). Samen kunnen wij de uitdagingen omzetten in kansen voor onze regio.

Ontspannen en recreëren in het groen
Het uitgangspunt van de tien- minutenstad, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, met aandacht voor groen en recreatie, spreekt aan en sluit bij onze visie op hetgeen wij als veelzijdige gemeente aan onze inwoners en ondernemers en die in de regio willen en kunnen bieden. Immers, Stichtse Vecht beschikt, in een regio die groeit en overvol raakt, over een unieke waarde: ruimte om te ontspannen en te recreëren. Een combinatie van ruimte, voor dynamiek én ontspanning.

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 **F** 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

Er zijn kansen om de voorzieningen in Stichtse Vecht te betrekken bij het uitgangspunt van de tien-minutenstad. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap in de buurgemeenten altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het is daarom van belang om samen op te trekken bij het realiseren van goede ontsluiting, verbindingen en infrastructuur van en naar het groen in Stichtse Vecht. Denk aan het uitbreiden van het netwerk aan fiets- en wandelpaden. Maar ook aan snelle fietsverbindingen voor woon- werkverkeer.

In het buitengebied zien we mogelijkheden. Wij worden graag betrokken bij het opstellen van een (landschaps)visie voor integrale ontwerpoplossingen voor groen om de stad, (veld)sport, stadslandbouw en energieopwekking. Het betreft hier de gebieden Noorderpark in combinatie met het veenweidegebied en de Maarsseveense Plassen nabij Maarssen en de uitbreiding van de recreatiezone/ natuur rondom Haarzuilens. Wij willen hier graag gezamenlijk optrekken om de gebiedsgerichte opgave van "Groen Groeit Mee!" te realiseren.

Stedelijke gebieden
Wij vragen tevens graag aandacht voor het gebied aan de noord- en noordwestzijde van Utrecht. Wij zien hier kansen voor een integrale benadering van de diverse opgaven met een ruimtelijk beslag en voor samenwerking over de gemeentegrenzen bij de inrichting van dit gebied en de effecten hiervan. Meer specifiek doelen wij op de doorontwikkeling van Lage Weide, de ontwikkelingen in Zuilen, en Overvecht. Hier liggen kansen om gezamenlijk op te trekken. Zo zijn wij als buurgemeenten complementair en voorkomen we dat er aan de gemeentegrenzen ongewenste concurrentie ontstaat.

Mobiliteit
We missen in de ruimtelijke strategie het verkeerseffect van de beoogde 60.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen op het wegennet in en rond de omliggende gemeenten. Volgens de strategie bestaat de Utrechtse mobiliteitsaanpak uit vijf stappen die samenhangen. De stappen zijn van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het effect van deze 5 stappen-aanpak en de aansluiting op verbindingen in buurgemeenten wordt echter niet uiteengezet. Het is van groot belang dat de beoogde aanpak niet ten koste gaat van een gezond randstedelijk leven in bijvoorbeeld de kernen Maarssen, Maarssenbroek en Oud-Zuilen. We hebben namelijk op basis van de milieu-effectrapportage geconstateerd dat er een forse verkeerstoename wordt verwacht op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Deze toename heeft grote gevolgen voor de ontsluiting van een omvangrijke woningbouwlocatie in Stichtse Vecht: Kwadrant-Planetenbaan (1500-2300 woningen). Het is van groot belang om hier een oplossing te vinden.

Energietransitie
Stichtse Vecht vindt het belangrijk om een gezonde, schone en duurzame gemeente te zijn. Een grote uitdaging voor onze gemeente is waar wij onze energietransitie plaatsen binnen het unieke en karakteristieke landschap van Stichtse Vecht. Daarom hebben college en gemeenteraad het standpunt dat windmolens niet passend zijn in het bijzondere gebied waarin we wonen en werken. Wij zijn geen voorstander van deze vorm van duurzame energieopwekking in relatie tot de aantasting van de leefomgeving het cultuurhistorische landschap en de ruimte en beleving voor ontspanning en recreatie die we onze inwoners nabij hun woon- en werkomgeving willen bieden (en de bezoekers). Die horizon eindigt natuurlijk niet bij de gemeentegrenzen. In de ruimtelijke strategie worden nabij de gemeentegrenzen diverse zoekgebieden aangewezen voor windenergie. Dit achten wij ongewenst. Graag vragen wij hiervoor uw aandacht en gaan wij met u het gesprek hierover aan.

228371_1/VT2

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 **F** 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

Tot slot
Wij gaan ervan uit dat de punten die wij in onze reactie benoemen, leiden tot een scherper en beter RSU. Indien u nog vragen heeft dan kunt u contact opnemen met Tom Verkammen, telefoonnummer 0346 25 47 63 of e-mail tom.verkammen@stichtsevecht.nl.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht,

drs. A.J.H.T.H. Reinders
burgemeester

drs. F.J. Halsema
gemeentesecretaris

228371_1/VT3

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Postbus 550
3990 GJ Houten

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/i
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	1744010	**Verzonden**	
Uw brief van	4 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Wij zijn blij met uw conclusie dat naar uw mening in de RSU 2040 water- en klimaatbelangen een prominente plaats hebben gekregen.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

<u>Meer aandacht voor klimaatadaptief en waterrobuust bouwen</u>
U wilt nogmaals benadrukken dat vanuit waterveiligheid Rijnenburg binnen Utrecht niet de meest voor de hand liggende locatie om te bouwen, maar het wel mogelijk is. Voor Rijnenburg (maar ook voor andere bouwlocaties) is het belangrijk om klimaatadaptief en waterrobuust te bouwen. Voor de roeibaan adviseert u een locatie tegen de A12.
We nemen uw advies mee in onze afwegingen en de studie die voor Rijnenburg gemaakt gaat worden.

<u>Inrichting locatie RWZI</u>
U verzoekt ons om de tekst over de locatie RWZI aan te passen. U bent van mening dat op dit moment de samenwerking tussen gemeente Utrecht en HDSR rondom RWZI Utrecht, in tegenstelling tot andere dossiers, helaas erg moeizaam verloopt en daarom wilt u graag zelf de regie voor de tijdelijk invulling van deze locatie.
Wij betreuren het dat u onze samenwerking in relatie tot de locatie RWZI zeer moeizaam vindt. Wij willen met u verkennen hoe we deze samenwerking beter en naar ons beider tevredenheid kunnen laten verlopen. Wij zijn ons van bewust dat voor een tijdelijke invulling van deze locatie het waterschapbestuur een besluit moet nemen. Overigens is woningbouw daar niet direct aan de orde.

Aandacht voor duurzame energie

U vraagt aandacht voor alternatieve energiebronnen, zoals TEA (thermische energie uit afvalwater) en TEO (thermische energie uit oppervlaktewater) in de RSU 2040. De gemeente en het waterschap werken samen aan het opstellen van een waterenergieplan en een monitoringsplan.
Dank voor uw toevoeging; wij zullen de RSU hierop de tekst als volgt aanpassen:: "De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorzien wij dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad"

Samen met het waterschap werken aan de stad

U geeft aan graag samen te werken op onder meer het terrein van een klimaatbestendige en waterrobuuste stad, en om vroegtijdig zaken af te stemmen, ook in het kader van de omgevingswet.
Wij nemen uw aanbod graag aan.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ambities van gezond stedelijk leven waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

veilige dijken • droge voeten • schoon water

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen ILC d.d.
09 MRT 2021

Datum
4 maart 2021

Contactpersoon
Dries Schuwer

Telefoonnummer
+3130 634 5890

Uw brief d.d.
22 januari 2021

Uw kenmerk
8501202

Ons kenmerk
1744010

Bijlage(n)

Onderwerp
Reactie HDSR op Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Geachte mevrouw, heer,

Wij hebben de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 van u ontvangen in het kader van een inspraakprocedure. In deze brief treft u onze reactie aan op deze strategie.

Proces voorafgaand
Het afgelopen jaar heeft een gesprek tussen gemeente en HDSR plaatsgevonden over de RSU. Als input hebben wij onze wateragenda voor omgevingsvisies gedeeld.

Onze conclusie
Wij zijn van mening dat water- en klimaatbelangen binnen de RSU een prominente plaats hebben gekregen. Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op klimaatveranderingen. Wel hebben wij nog een aantal belangrijke opmerkingen.

Opmerkingen op de visie
Om de RSU verder te optimaliseren vragen wij u om onderstaande opmerkingen te verwerken.
1. Meer aandacht voor klimaatadaptief en waterrobuust bouwen
2. Inrichting locatie RWZI
3. Duurzame energie: TEA en TEO
4. Samen met het waterschap werken aan de stad

Ad 1. Meer aandacht voor klimaatadaptief en waterrobuust bouwen
In par. 6.6. wordt in het kader van Rijnenburg gesproken over woningbouw in Rijnenburg. U geeft aan dat: *een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn).* Wij willen nogmaals benadrukken dat vanuit waterveiligheid Rijnenburg *binnen* Utrecht niet de meest voor de hand liggende locatie om te bouwen, maar het kan wel. Rijnenburg komt bij een dijkdoorbraak van de Lek of Hollandse IJssel snel onder water te staan. De waterdiepte varieert daarbij van 0,5 tot 2,5 meter. Deze kwetsbaarheid kan worden tegengegaan door op de hogere delen te bouwen en kwetsbare infrastructuur hoog genoeg aan te leggen.

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

Ook vanuit klimaatverandering is ons advies: bouw klimaatbestendig, bij voorkeur niet in het 'diepste putje van een polder'. Bij eerdere planontwikkeling van Rijnenburg is de bodemstructuur en hoogteligging als uitgangspunt gehanteerd. Dit betekent waterberging in de diepere komgronden en klimaatadaptief bouwen op de oeverwallen en hogere delen.
Kortom wij vragen u om in par. 6.6. en ook bij andere nieuwbouwlocaties expliciet in te gaan op klimaatbestendig en waterrobuust bouwen.

Verder hebben wij nog een opmerking ten aanzien van de schets van Rijnenburg (pagina 154). De roeibaan kan volgens ons beter tegen de A12 gepland worden. Dat is namelijk het laagste punt van de polder met de meest zettingsgevoelige gronden.

Ad 2. Inrichting locatie RWZI
Op pagina 142 is de volgende keuze opgenomen: *In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.*
Op dit moment loopt de samenwerking tussen gemeente Utrecht en HDSR rondom RWZI Utrecht, in tegenstelling tot andere dossiers, helaas erg moeizaam. Hierdoor heeft HDSR moeten besluiten om zelf de regie voor de tijdelijke invulling ter hand te nemen. Daarom vragen wij u om de tekst aan te passen aan dit standpunt. Wij doen hiervoor het volgende voorstel: *"om door het zuiveren van afvalwater een gezonde en leefbare stad te waarborgen, neemt HDSR zelf de regie voor de herinrichting ter hand. Een permanente verhuizing van de rwzi past bij een duurzaam perspectief op deze publieke taak. Totdat hiertoe besloten is, passen nieuwe woningbouwplannen vlakbij de huidige zuivering daar niet bij."*
Verder lijken op het terrein van rwzi Utrecht, dat op termijn beschikbaar moet blijven voor eventuele nieuwbouw van de zuivering, sportvelden geprojecteerd (zie pagina 180) te zijn. Dit is bestuurlijk ook bevestigd in het BO van 10 maart jongstleden. Het waterschap en de gemeente zijn op dit moment niet in gesprek over tijdelijke gebruiksmogelijkheden. Pas als het waterschapbestuur een besluit heeft genomen over het tijdelijk gebruik ontstaat hier duidelijkheid over. Vooralsnog stellen wij voor om geen suggesties te wekken in de tekst en/of de illustraties over dit tijdelijk gebruik. Wij vragen u om de illustratie op pagina 180 op dit punt aan te passen.

Ad 3. Aandacht voor duurzame energie
Het valt ons op dat er in de RSU geen aandacht is voor alternatieve energiebronnen, zoals TEA (thermische energie uit afvalwater) en TEO (thermische energie uit oppervlaktewater). Met name rondom TEO spelen op dit moment een aantal initiatieven, waaronder langs de Merwedekanaalzone. De gemeente en het waterschap werken samen aan het opstellen van een waterenergieplan en een monitoringsplan. Wij vragen u om hier in de RSU hier ook aandacht aan te besteden.

Ad 4. Samen met het waterschap werken aan de stad
Wij werken graag samen met de gemeente aan een klimaatbestendige en waterrobuuste stad, bijvoorbeeld door gezamenlijk ontwerpend onderzoek uit te voeren. Daarnaast beschikken wij ook over een aantal stimuleringsregelingen, zoals blauwe bewoners initiatieven en de impulsregeling water in de leefomgeving. Tenslotte vragen wij u om in het kader van de Omgevingswet (pagina 182) aandacht te besteden aan vroegtijdige afstemming met het waterschap (in het kader van het weging van het waterbelang).

Tot slot
Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer Schuwer, bereikbaar via telefoonnummer (030) 634 58 90 of e-mail watertoets@hdsr.nl.

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
Namens hen

Mevrouw J. Goedhart
Secretaris-directeur

J.C.H. Haan
dijkgraaf

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Waternet
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/j
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	21006890	**Verzonden**	
Uw brief van	2 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Hofstra,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. U geeft aan dat in de visie van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, net als in de RSU 2040, water als ordenend principe wordt beschouwd bij ruimtelijke ontwikkelingen boven en onder de grond.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

<u>Algemeen</u>
U geeft aan dat de RSU 2040 nog aan helderheid zou winnen als de visie op water verder geconcretiseerd wordt. Bijvoorbeeld door aan te geven welke ruimtelijke reserveringen er gemaakt worden voor een robuust gedimensioneerd watersysteem en veilige waterkeringen en aandacht voor lokale maatwerkoplossingen zoals groene en blauwe daken.
Wij delen uw mening dat in een Ruimtelijke Strategie de reserveringen voor een robuust gedimensioneerd watersysteem en veilige waterkeringen een plek moeten krijgen. In de barcode hebben wij ook water een plek gegeven (zie hoofdstuk 5). Ook beschrijven wij de lokale maatwerkoplossingen in paragraaf 5.2.1. Voor de uitwerking zijn aparte visies in voorbereiding, zoals de Visie Klimaatadaptatie, de Dakenvisie en de Visie Water en Riolering.
De volgende reserveringen voor water hebben een plek gekregen in de RSU: de roeibaan in Rijnenburg, de aansluiting van de Leidsche Rijn op de Catharijnesingel en de nieuwe waterverbinding in de Merwedekanaalzone. Vooralsnog zijn geen verdere reserveringen voorzien. De voor Utrecht belangrijke waterkeringen liggen langs de Lek en daarmee buiten de gemeentegrens en hebben daarom geen plek gekregen in de RSU.

Boezemsysteem zit aan haar grenzen

U geeft aan dat het boezemsysteem waarop de stad Utrecht overtollig water afvoert (het Amsterdam-Rijnkanaal-Noordzeekanaal systeem, met inbegrip van onder meer de Vecht) onder druk staat vanwege kans op wateroverlast, verzilting en zoetwaterbeschikbaarheid. En u gaat in op het voornemen 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden.
Het is ons bekend dat het Amsterdam-Rijnkanaal systeem onder druk staat. Vandaar dat Utrecht het belangrijk vindt om het systeem zo min mogelijk te belasten. Dit is één van de belangrijkste redenen dat wij zoveel mogelijk (en minimaal 90%) van de jaarlijkse neerslag willen vasthouden. In onze nieuwe visie Klimaatadaptatie en visie Water en Riolering die in het 2e kwartaal de inspraak in gaan, gaan wij nader in op de wijze waarop en het tempo waarin wij deze doelstellingen willen realiseren.

Verplaatsing RWZI

U verzoekt om ook het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet in een vroeg stadium bij een onderzoek naar een permanente verhuizing van de RWZI na 2040 - 2050 te betrekken. Immers, de RWZI Utrecht loost effluent op de regionale boezem (De Vecht) die onder beheer staat van AGV
Wij zullen Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet vroegtijdig bij een onderzoek naar de verhuizing van de RWZI na 2040 – 2050 vroegtijdig betrekken.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Inspraak RSU 240
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Datum
2 maart 2021

Contactpersoon
J.J. Hofstra
jaap.hofstra@waternet.nl

Mobiel nummer
06-30 14 33 91

Ons kenmerk
21.006898

Onderwerp
RSU 2040

Geachte mevrouw/heer,

Met veel interesse hebben wij kennis genomen van de Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Hierbij geven wij een onze reactie.

Algemeen
Water vormt in de strategie, samen met groen en landschap de start in het denken over de verstedelijking (pagina 7). Dit uitgangspunt sluit goed aan op de visie van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waarin water als ordenend principe wordt beschouwd bij ruimtelijke ontwikkelingen boven en onder de grond. De RSU 2040 zou nog aan helderheid winnen als de visie op water verder geconcretiseerd wordt. Bijvoorbeeld door aan te geven welke ruimtelijke reserveringen er gemaakt worden voor een robuust gedimensioneerd watersysteem en veilige waterkeringen. Daarnaast zijn lokale maatwerkoplossingen zoals groene en blauwe daken belangrijk.

Boezemsysteem zit aan haar grenzen
Het boezemsysteem waarop de stad Utrecht overtollig water afvoert (het Amsterdam-Rijnkanaal-Noordzeekanaal systeem, met inbegrip van onder meer de Vecht) staat onder druk vanwege kans op wateroverlast, verzilting en zoetwaterbeschikbaarheid. Verhoogde piekafvoeren naar onder meer het zuidelijk deel van de Vecht zijn niet wenselijk.

Op pagina 76 van de RSU 2040 wordt vermeld dat Utrecht 90% van de jaarlijkse neerslag wil vasthouden, door het regenwater vast te houden waar het valt (sponswerking van de bodem). Hierbij merken wij op dat hiertoe voldoende onverhard oppervlak en/of infiltratievoorzieningen aanwezig moeten zijn. Verder vragen wij u om te verduidelijken op welke tijdsschaal dit vasthouden plaatsvindt.

Verplaatsing RWZI
Op pagina 142 staat dat de gemeente Utrecht in samenspraak met HDSR een onderzoek wil starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050. Wij verzoeken u om ook het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet vanaf een vroeg stadium bij dit onderzoek te betrekken. Immers, de RWZI Utrecht loost effluent op de regionale boezem (De Vecht) die onder beheer staat van AGV. Graag dit ook in de tekst overnemen.

Met vriendelijke groet,

J.J. Hofstra
senior projectleider

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Stichting Utrechtse Woningcorporaties
Postbus 24082
3502 MB Utrecht

Behandeld door	J. vd Lee	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0618350829	**Ons kenmerk**	8272740/210413/k
E-mail	Joeri.van.der.Lee@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	9 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Wij willen u op de eerste plaats bedanken voor uw inspraakreactie en de moeite die u genomen heeft om ons uw zorgen kenbaar te maken. Zorgen die we herkennen en deels ook de onze zijn. Samen met u staan we voor een aanzienlijke opgave om de sociale voorraad mee te laten bewegen met de groei van de stad. We delen de ambitie om mensen met mensen met een laag inkomen binnen een redelijke periode aan een woning te helpen. Onze samenwerking gaat al ver terug in tijd en is er een die we koesteren en wat ons betreft willen uitbouwen. In relatie tot uw zorgen hebben we het afgelopen jaar een aanvang gemaakt met de productieoverleggen waar onderwerpen als plancapaciteit, versnelling en het in positie brengen van corporaties een platform hebben gekregen.

Hieronder gaan wij in op uw zorgen.

<u>Plancapaciteit schiet tekort: 60.000 woningen bouwen betekent plannen maken voor 90.000.</u>
De actuele plancapaciteit komt overeen met 60.000 woningen. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor de eerste periode is daarmee voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar. We realiseren ons dat in de afwegingen in gebiedsontwikkelingen andere aantallen werkelijkheid kunnen worden; projecten die we kennen uit ons MPR worden soms naar beneden bijgesteld (vanwege het ontbreken van draagvlak) of komen later dan gepland tot ontwikkeling. Deels is dit niet te voorkomen, bijvoorbeeld omdat voor de lange termijn nog onvoldoende middelen beschikbaar zijn. Daartegenover staat ook weer het gegeven dat onze woningvoorraad is gegroeid door plannen die we niet (lang van tevoren) voorspeld hadden en niet in het MPR zijn opgenomen, bijvoorbeeld de transformaties van bestaande panden in de stad.

U geeft aan dat overcapaciteit en daarmee extra bouwlocaties nodig zijn. Voor u ligt de benutten van de polder Rijnenburg als bouwlocatie voor de hand. De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een

duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

U verwijst naar een afspraak met de minister om tot een overprogrammering te komen. We willen u hierover een korte toelichting geven. Dit betreft een afspraak die we samen met de regio hebben gemaakt en die ook voor de regio als totaal geldt. Vanuit de wetenschap dat de dynamiek in de regio de gemeentegrenzen overstijgt is het mogelijk dat juist op plekken waar op basis van demografische gegevens de groei aan de lage kans is, de urgentie om te bouwen juist groot is om te voldoen aan de kwalitatieve vraag. Daarbij komt dat voor een duurzame stedelijke ontwikkeling en de ruimtelijke planning van ruimtevragers de (woningmarkt)regio als schaal geldt. Vanuit deze perspectieven bezien wordt de afspraak niet als individuele opgave aangemerkt die de gemeenten voor zich moeten oplossen.

In onze samenwerking met de STUW, maar ook onze andere partners, hebben we de afgelopen periode een steeds beter beeld ontwikkeld over de plancapaciteit en is betrouwbaarheid van aantallen en planning fors toegenomen; een gezamenlijk succes. Eerder hebben we al geconstateerd dat we in potentie de plancapaciteit binnenstedelijk nog verder kunnen verhogen. Met de huidige productiecapaciteit, of zelfs met een gewenste intensiveringen zijn er in potentie voldoende locaties beschikbaar om binnenstedelijk woningen te realiseren. Tegelijk sluiten we, in lijn van uw inbreng, niet uit dat de plancapaciteit in de toekomst moet toenemen. Daarvoor volgen we de verstedelijkingsstrategie zoals deze eerder door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.

<u>Voorkom dat de barcode een molensteen wordt: flexibiliteit is nodig op de woningmarkt.</u>
U spreekt uw zorg uit dat de barcode het planvorming vertraagt.
Utrecht groeit snel en is een aantrekkelijke stad. De enorme ontwikkeling die de stad doormaakt vraagt - in combinatie met onze ambities uit het coalitieakkoord ‘Utrecht: ruimte voor iedereen’, de Woonvisie ‘Utrecht beter in balans’ en nu ook het ontwerp van de Ruimtelijk Strategie Utrecht –om een dynamische aanpak. Onderdeel van onze aanpak is: samenwerking, flexibiliteit en meervoudig (bij)sturen om in te spelen op maatschappelijke veranderingen en economische ontwikkelingen. Tegelijkertijd vraagt het duidelijkheid en koersvastheid voor de langere termijn waarbij we ook om oog te houden voor alle andere functies zoals o.a. gewenste voorzieningen, werkplekken, mobiliteit die, samen met Wonen, de stad maken. De integrale Barcode, als instrument, brengt de kwantitatieve ruimtevraag in beeld en helpt ons de ruimtelijke keuzes te maken.

Het klopt niet dat de ontwikkeling van Overvecht pas aan het eind van het planperiode wordt opgepakt en afhankelijk is van de komst van een tramlijn. Het beschikt over een station en de spaak richting Overvecht wordt versterkt. De kaarten uit de uitvoeringstrategie laten zien dat de ontwikkeling van Overvecht al eerder kan starten en geleidelijk ontwikkelt tot een nieuw centrum van de stad, waar een ov-verbinding richting het USP in de eindfase wel deel van uitmaakt. Feitelijk is deze ontwikkeling al stapsgewijs in gang gezet, onder andere met de herontwikkeling van de NPD strook in Overvecht Centrum naar De Buurt en The Cube.

Geen Utrechtse eenheidsworst, maar meer variatie in woonmilieus

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Het rapport van Stec, dat u aanhaalt, het onderzoek van Companen. Globaal genomen geven deze onderzoeken een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Dat is niet hetzelfde als hoogstedelijk zoals u aangeeft. Daarnaast zijn we ons ervan bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. We hebben ook daar aandacht voor.

Tot slot

De opgave op de woningmarkt vraagt meer dan voldoende locaties. Het vraagt om nauwe samenwerking met betrokken partijen, waarbinnen we de STUW als belangrijke partner zien. We hebben onze partners uit de stad hard nodig om onze volkshuisvestelijke ambities te realiseren. We willen graag onze samenwerking verder verstevigen en met u werken aan langjarige afspraken over het in balans brengen van de woningmarkt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

Zienswijze Utrechtse woningcorporaties op Ruimtelijke Strategie Utrecht

Datum:	9 maart 2021
Aan:	Gemeente Utrecht, ontwikkelorganisatie Ruimte
Ter attentie van:	Inspraak RSU 2040
Van:	Utrechtse woningcorporaties: Bo-Ex, GroenWest, Habion, Mitros, Portaal en SSH

Geachte heer, mevrouw,

U heeft de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) ter inzage gelegd. Met deze brief geven de Utrechtse woningcorporaties Bo-Ex, GroenWest, Habion, Mitros, Portaal en de SSH hun zienswijze op de RSU.

WE OMARMEN DE AMBITIE VOOR DE BOUW VAN 20.000 NIEUWE SOCIALE HUURWONINGEN TOT 2040

De gemeente laat met de RSU zien dat ze hard bezig is om binnenstedelijk ruimte te creëren voor woningbouw. Het verruimen van de plancapaciteit in Utrecht van 40.000 naar 60.000 woningen past goed bij de gemeenschappelijke doelen die wij met de gemeente Utrecht hebben vastgelegd in de prestatieafspraken.

De Utrechtse woningbouwcorporaties maken zich hard om een derde van de woningen waar in de RSU in is voorzien - 20.000 sociale huurwoningen - in de stad te bouwen. Dat is een mooi vooruitzicht voor onze primaire doelgroep: mensen met een laag inkomen die lang moeten wachten op een (passende) huurwoning.

Wat ook een mooi vooruitzicht is, is de aandacht in de RSU voor buurt- en wijkvoorzieningen. Dit zijn faciliteiten waar ook onze huurders gebruik van maken en die voor verbinding zorgen tussen verschillende bevolkingsgroepen. Voor gemengde wijken vinden wij buurt- en wijkvoorzieningen van groot belang.

We maken graag concrete prestatieafspraken met de gemeente over de bouw van de genoemde 20.000 sociale huurwoningen. We staan te popelen om duidelijkheid te krijgen waar en wanneer de gemeente de sociale huurwoningen wil programmeren, zodat we direct aan de slag kunnen met de planvorming. We streven naar een continue bouwstroom van 1.000 sociale huurwoningen per jaar.

We hopen dan ook dat de RSU snel kan worden door vertaald naar concrete locaties voor sociale woningbouw: de gemeente heeft de belangrijkste sleutel in handen bij het inlopen van het woningtekort in de sociale huur.

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

We hebben echter drie grote zorgen. Op een aantal onderdelen vinden wij de RSU onvoldoende uitgewerkt. Wij vragen de gemeente om de RSU op onderstaande drie punten bij te stellen.

1) Plancapaciteit schiet tekort: 60.000 woningen bouwen, betekent plannen maken voor 90.000

We zien de RSU als stap in de goede richting, maar onvoldoende om het woningtekort in onze stad daadwerkelijk op te lossen. We vinden dat de gemeente in de RSU te optimistisch is over de plancapaciteit; het aantal bouwlocaties om daadwerkelijk het woningtekort in te lopen.

We vragen de gemeente om in de RSU **het aantal woningen waar bouwlocaties voor worden ingerekend met 30.000 uit te breiden**. Plannen vertragen of vallen af, zo is al decennialang de realiteit in Nederland. Het is gebruikelijk om te zorgen voor extra plancapaciteit om tegenvallers op te vangen. Zo heeft de minister recent afspraken met provincies gemaakt om de plancapaciteit naar 130% te brengen van de behoefte aan woningbouw.

De RSU zet in op binnenstedelijke ontwikkelingen, met multifunctioneel gebruik, in hoge dichtheden en met complexe infrastructuur. Dit soort plannen vertragen en sneuvelen nóg vaker. Binnenstedelijke plannen kosten meer geld doordat het ingewikkelder is om te bouwen. Men heeft op de aangewezen locaties veelal te maken met bestaande bebouwing en diens eigenaren en gebruikers. Ook is er altijd veel discussie met belangenorganisaties en omwonenden omdat het realiseren van andere doelen, zoals groen in de wijk, genoeg parkeerplaatsen, ruimte voor bedrijven en voorzieningen op een kleiner gebied moeten worden opgelost. Deze discussies duren lang en zorgen voor vertraging van de woningbouw. We zien daarnaast dat de nieuwe centra in de RSU sterk afhankelijk zijn van de realisatie van nieuwe infrastructuur, met name de aanleg van nieuwe tramlijnen. De aanleg van een nieuwe tram loopt doorgaans vertraging op en is afhankelijk van rijksbijdragen die niet zeker zijn.

In 2004 is de visie Merwedekanaalzone opgesteld door de gemeente. Pas **zeventien jaar later** is een start gemaakt met de woningbouw. Ook bij andere binnenstedelijke locaties in Utrecht zoals de Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk woont na jarenlange planvorming nog niemand. Dit zijn voorbeelden uit Utrecht waaruit blijkt dat binnenstedelijke woningbouw een zaak van de lange adem is.



Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800 Postbus 24082 stuw@portaal.nl
Brennerbaan 106 3502 MB Utrecht www.stuw.nl

Figuur 1: Citaal uit PLANMER Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017)

In 2004 is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld door de gemeente Utrecht. In deze visie is vastgelegd dat de gemeente de ambitie heeft om de voormalige stadsrand te transformeren tot een hoogwaardig onderdeel van de stedelijke regio. Er wordt binnenstedelijk verdicht door extensieve bedrijventerreinen te transformeren naar gemengde woonwijken en de barrièrewerking van het gebied tussen de stad en de omliggende wijken moet worden opgeheven. In deze visie is gekeken naar 7 deelgebieden, vanaf de Punt Oog in Al tot en met Westraven. In de structuurvisie Utrecht uit 2005 verschuift het accent naar stedelijk wonen. In de verschillende delen van de Merwedekanaalzone komen in toenemende mate ontwikkelinitiatieven op, waarvan enkele al zijn gerealiseerd of in uitvoering zijn. Naar het oordeel van de gemeente Utrecht is een samenhangende benadering nodig van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone om de individuele initiatieven in samenhang ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de stad verder te concretiseren. Daarnaast ontwikkeld de stad Utrecht zich razendsnel; Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland.

We zijn een groot voorstander van binnenstedelijke bouwprojecten én tegelijkertijd starten met nieuwe uitleggebieden. We maken ons immers zorgen over teveel planoptimisme, het grote risico op vertragingen en sneuvelen van projecten. Om tijdig en kwalitatief antwoord te geven op het schreeuwende woningtekort is het, wat ons betreft, noodzakelijk om ook buiten de bebouwde kom te starten met planvorming voor woningbouw.

Overcapaciteit, dus extra bouwlocaties, is nodig om voor 2040 het woningtekort in te lopen. Het benutten van **de polder Rijnenburg** als woningbouwlocatie ligt daarbij in onze ogen het meest voor de hand. Deze polder biedt de mogelijkheid om op termijn minimaal 25.000 betaalbare woningen toe te voegen aan de Utrechtse woningvoorraad. Het ontwikkelen van een kwalitatief goede woonwijk heeft veel tijd nodig. Het is daarom zaak om nu te starten met de planontwikkeling. Extra woningen in Rijnenburg geven de mogelijkheid om meer menging van doelgroepen te creëren in wijken zoals Overvecht en Kanaleneiland. Het maakt de stad minder afhankelijk van het succes op een beperkt aantal binnenstedelijke locaties.

Daarbij is het mogelijk om duurzame woningen te bouwen en tegelijkertijd natuur toe te voegen ter plaatse van agrarische grond. Ook zijn er op dit moment nog vele (bedrijfs)daken onbenut: het volleggen van deze daken met zonnepanelen heeft zowel (energie)transportvoordelen als dat het gebieden die nu bestemd zijn voor zonnevelden geschikt kunnen worden gemaakt voor andere doeleinden zoals woningbouw.

Een paar cijfers..

- Ambitie RSU: nieuwbouw van 3.000 woningen per jaar tot 2060

Historie

- Gemiddelde woningbouw gemeente Utrecht 2012 – 2017: 1.687 woningen (bron: CBS statline)
- 60% van de woningen in Utrecht met bouwjaar ná 2000 staat in de uitleggebieden; de wijken Leidsche Rijn en Vleuten de Meern (bron: CBS statline)
- 84% van de nieuwbouw van Portaal sinds 2000 is gebouwd aan de rand van de stad, slechts 16% is binnenstedelijk.

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

2) Voorkom dat de barcode een molensteen wordt: flexibiliteit is nodig op woningmarkt

Het zorgen voor voldoende bouwlocaties is één oplossing, maar niet voldoende. Projecten vertragen door velerlei oorzaken: stapeling van ambities, gebrek aan ambtelijke capaciteit voor de begeleiding, lange (inspraak)procedures en zittende grondeigenaren of -gebruikers. We merken nu dat woningbouwprojecten stagneren door stapeling van voorwaarden vanuit verschillende gemeentelijke afdelingen: verkeer, welstand, duurzaamheid, parkeren, grondzaken. Pas na langdurige studies en onderhandelingen lukt het (soms) om tot een haalbaar plan te komen.

De RSU geeft hier geen oplossing voor, we zijn benieuwd welke kansen de gemeente ziet voor een trendbreuk met de gang van zaken nu. De eisen aan de voorkant van het woningbouwproces moeten duidelijk en realistisch zijn. Als een stapeling van eisen zorgt dat woningbouw niet mogelijk is, moeten er keuzes gemaakt worden. Ook daarom is over-programmeren zo belangrijk, in praktijk zullen er keuzes gemaakt worden om geen of minder woningbouw te realiseren vanwege andere belangen.

Sterker nog, met de barcode heeft de gemeente weliswaar een helder toetsingskader, maar deze heeft ook het risico om de planvorming nog verder af te remmen. We vragen de gemeente welke kansen zij ziet voor **flexibiliteit** in de plannen. Door de kaders voor een project flexibel te maken, kan de bouw sneller van start en doen we iets aan het woningtekort. We zien graag dat de gemeente meerdere vrije zones in de RSU vastlegt waar de Utrechtse woningbouwcorporaties direct met de bouw van sociale huurwoningen kunnen beginnen voordat alle randvoorwaarden aan de voorkant zijn uitgedacht en ingevuld.

We maken ons zorgen over de vele lijstjes en volgordes binnen de RSU. Overal is een rangorde aangebracht, wat impliceert dat er steeds aan veel randvoorwaarden (infrastructuur, groen, voorzieningen) moet worden voldaan om een volgende stap te zetten. Dit is een bedreiging als we vaart willen maken. Wat ons betreft maken we plannen náást elkaar om geen tijd te verliezen.

Ook vragen we ons af of de rangorde moet worden gelezen als prioritering. We zien dat de ontwikkeling van **Overvecht aan het eind van de planperiode** wordt opgepakt en afhankelijk is van de komst van tramlijn en eventuele nieuwbouw in Rijnenburg. En dat terwijl Overvecht juist forse investeringen kan gebruiken. We vragen de gemeente om de planvorming voor Overvecht juist met prioriteit op te pakken. Verder geldt dat veel andere, meer kleinschalige, bouwlocaties niet zijn weergegeven in de RSU. Het is onduidelijk of die projecten nog wel op ambtelijke en politieke prioriteit kunnen rekenen ondanks dat ze niet in de RSU genoemd staan.

3) Geen Utrechtse eenheidsworst, maar meer variatie in woonmilieus

Als we naar de toekomstige woningbouwlocaties in de RSU kijken valt ons op dat er maar één type woonmilieu in Utrecht wordt bijgebouwd; het hoogstedelijke woonmilieu. Dit woonmilieu sluit slechts aan op een deel van de behoefte van onze huurders. De Utrechtse bevolking is divers. Ook de

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

wensen van onze huurders variëren sterk. Recent woningmarktonderzoek (STEC) toont aan dat er ook behoefte is aan meer groene buurten in lagere dichtheden. Met name voor de huisvesting van gezinnen lijkt weinig ruimte in de RSU. We denken dat op uitleglocaties zoals Rijnenburg juist kansen liggen voor de bouw van woningen voor gezinnen. We vragen de gemeente om te voorkomen dat we alleen maar appartementen in hoge dichtheden kunnen bouwen de komende twintig jaar.

TOT SLOT

Wij hopen van harte en met klem dat onze voorstellen in deze zienswijze worden overgenomen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Met veel belangstelling wachten wij het definitieve plan af en wensen de gemeenteraad van Utrecht veel succes met de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Marije Eleveld
Directeur-bestuurder
Bo-Ex

Karin Verdooren
Directeur-bestuurder
GroenWest

Ton de Rond
Directeur-bestuurder
Habion

Bastiaan Staffhorst
Manager Strategie
Mitros

Reijnder-Jan Spits
Manager Volkshuisvesting
Portaal

Rob Donninger
Directeur-bestuurder
SSH

Remco de Maaijer
Directeur
STUW

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan de leden van
Development Network Utrecht (DNU)

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	0651406645	**Ons kenmerk**	8272740/210413/I
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	1744010	**Verzonden**	
Uw brief van	4 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Tijdens de bijeenkomst van de Development Network Utrecht (DNU) op 16 februari jl is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) uitgebreid aan bod geweest. Na een toelichting heeft u een aantal vragen geformuleerd. Ook heeft u een aantal opmerkingen verzameld om als inbreng mee te geven.

Vragen uit de bijeenkomst van 16 februari 2021

1 Inhoud

a. Wat zijn prijsopdrijvende effecten: in barcode zitten veel elementen die daar (met de beste bedoelingen) bijdragen aan prijsopdrijvende effecten.
Zonder het duiden van de elementen kunnen we niet goed ingaan op deze vraag. Graag willen wij daar over door spreken bm in een van onze bijeenkomsten.

b. Hoe borg je betaalbaarheid? Is de stad straks ook voor gezinnen en middeninkomens? Als je de stad ook voor gezinnen betaalbaar wilt houden, dan is de conclusie dat het gaat om behoud van diversiteit maar dat er ook andere aantrekkelijke opties mogelijk zijn.
We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen. Verder hebben we in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop

c. Wat zijn per gebied ambities t.a.v. groen, laadvermogen, hele barcode?
De ambitie is om stadsbreed de opgave van alle elementen waar mogelijk te realiseren. Dit verschilt in de inzet of aantallen per gebied. Door vraag, aanbod van ruimte, keuzes voor de kwaliteit etc. Dit willen we straks gaan monitoren zodat beide in evenwicht komen te zitten. Het denken in deze verstedelijking en het realiseren daar van vraagt ook een paradigma shift van alle partijen betrokken bij de ontwikkelingen van de stad. Door het niet verabsoluteren van onderdelen van de barcode zijn ze allemaal belangrijk en zal er in het geheel een afweging gemaakt moeten (kunnen) worden.

d. Wat is de invloed van de RSU op de omliggende gemeenten?
Er is een directe relatie tussen stad en regio (de stad is de regio en andersom) voor een heel aantal vraagstukken/ opgaven. Er wordt door de regio een REP gemaakt (RSU voor de regio). De basis voor de inzet van de gemeente is de RSU 2040.

e. Hoe wordt het energievraagstuk (financieel) opgelost?
De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk. Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden.

2 Investeringsstrategie

a. Gemeenten lijken nu te verdienen aan vastgoedontwikkeling. Waarom neemt gemeente maatschappelijke kosten niet voor rekening?
Het is een misverstand dat gemeenten in het algemeen verdienen aan vastgoedontwikkeling. Daar waar vanuit grondpositie en specifieke ontwikkelplannen een positieve grondexploitatie ontstaat, wordt deze in principe weer geherinvesteerd in de stad; zo staat het omschreven in de investeringsstrategie, en wordt het ook in de praktijk gebracht. Daar waar mogelijk neemt de gemeente de kosten voor de ambities voor haar rekening; zie het aandeel van ca € 2,4 miljard uit gemeentelijke dekkingsbronnen dat in de investeringsstrategie wordt gepresenteerd.

b. Zorg om betaalbaarheid. Als je het aanbod vergroot, druk je de prijs en hou je de stad bereikbaarheid voor veel groepen. Hoe zet gemeente in op faciliteren van partijen die woningen bouwen, verhuren en/of beheren? Bijvoorbeeld regelgeving, grondprijzen, tempo maken.
In het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat op hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente samen met andere partijen de stad wil maken. Zij worden bij voorkeur vroeg in de planvorming betrokken, en de gemeente staat hierbij open voor vernieuwende ideeën. Het groeitempo is een belangrijke factor bij het ontwikkelpad, waar ook aspecten als de barcodeontwikkeling bij worden afgewogen. Omdat de mate waarin en de wijze waarop plannen gefaciliteerd kunnen worden afhangt van de specifieke situatie, zal het realisatietempo per gebied of project kunnen verschillen. De grondprijsbepaling wordt jaarlijks vastgelegd in de grondprijzenbrief.

3 Proces

a. Hoe breng je visie en werkelijkheid buiten (speculatie, versnippering en bedrijfsvoering) bij elkaar?

Volgend op de RSU wordt de uitvoeringsstrategie verder uitgewerkt en komt er een implementatiestrategie.

b. Ambities vanuit expertise prachtig, maar hoe kijkt de Utrechter hiernaar?
In deze reactienota treft u het resultaat aan van de participatie en inspraak.

Inbreng om mee te geven

U heeft de volgende opsomming gemaakt om als inbreng mee te geven.

1) Koers
- Hou lange termijnvisie vast, Blijf koersvast. Dit helpt ook in afwegingen tussen korte termijn en lange termijn effecten.
- Maak je lange termijn doelen scherp: bijv. inclusieve stad.
- Wees helder in wensen. Veelvoud van ambities kan ook leiden tot disbalans. Maak per gebied keuzes, niet alles kan overal
- Leg koers en wensen vast in kaders

2) Inhoud
- Verdere vertaalslag RSU nodig, o.a. hoe groen in de barcode zich verhoudt tot andere vraagstukken
- Werk RSU en barcode uit op gebiedsniveau.
- Concentreer je op grote knopen en bepaal samen hoe en waar je verdichten en vergroenen in balans gaat brengen
- Verdichten en vergroenen en mobiliteitsopgave zien we als communicerende vaten.
- Flexibiliteit: hou ruimte in gebieden voor toekomstige veranderingen

3) Proces
- Zorg voor concrete planning plus mijlpalen en monitoring
- Zorg voor voldoende capaciteit in organisatie, een heldere organisatiestructuur en escalatieladder

4) Samenwerking in uitvoering
- de rol van de bewoners is ook heel belangrijk en mede bepalend voor balans.
- Bewuster afstemmen bij ontwikkeling wat de bijdrage van de marktpartijen zou kunnen zijn in het totale vraagstuk. Als marktpartijen meer zekerheid hebben, kunnen ze ook meer kennis kunde en geld inzetten tbv gebied en zijn we echt een partner
- Kies voor samenwerking met partijen die koersvast zijn en blijven. Onderzoek of partijen zich aal RSU willen binden (voorbeeld Stadsakkoord Wonen)
- Zoek samenwerking in de regio. voor ov, fietspaden, woningbouw
- Samenwerking in lobby naar andere overheden; nog meer uitstralen dat we voor dezelfde zaak gaan

Wij nemen deze inbreng ter harte.

Hartelijk dank voor uw vragen en uw inbreng. Wij stellen het op prijs dat u tijd heeft vrijgemaakt om mee te denken over de RSU 2040. Vanzelfsprekend houden wij u op de hoogte van het vervolg.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Eneco
De heer K. Gommers
Postbus 19020
3001 BA ROTTERDAM

Behandeld door	V.S. Haaksma	**Datum**	13 april 2021
Doorkiesnummer	030 - 2864119	**Ons kenmerk**	8272740/210413/m
E-mail	v.haaksma@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uw inspraakreactie op de RSU 2040
Bijlage(n)	Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad		
Uw kenmerk	20210305KG	**Verzonden**	
Uw brief van	4 maart 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Gommers,

Hartelijk dank voor uw zienswijze op de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040). Wij delen met u de opvatting dat er grote veranderingen op de rol staan wat betreft de energie-infrastructuur, zowel warmtenetten als elektriciteitsinfrastructuur. Wij stellen uw inbreng daarin dan ook zeer op prijs. En voor zover de RSU daarvoor niet het juiste kader is, dan geldt dat voor de inbreng in de Transitievisie Warmte, stadsakkoord Aardgasvrij en de regiegroep Energietransitie waarin Eneco deelnemer is.

Wij kijken ook met verwachting uit naar de input van het project Cityplan wat, naar wij begrijpen, nu binnenkort aan ons gepresenteerd gaat worden. Wij zijn verheugd om met die en deze geleverde input een beter beeld te krijgen van de verwachte extra warmteoverdrachtstations en andere infrastructurele aanpassingen. Wij menen in de huidige RSU nadrukkelijk aandacht gevraagd te hebben voor warmtebuffers, WKO installaties en een reservering voor nog locatie onbekende energie-infrastructuur.

Wat betreft de impact van het elektriciteitsnetwerk was recent door Stedin veel informatie aangeleverd over op korte termijn benodigde investeringen en het is correct dat dit dus duidelijker terug te vinden is in de RSU.
De RSU heeft ook ruimte opgenomen voor collectieve warmteoplossingen zoals staat beschreven in de tekst. Van een heel aantal warmte-elementen is de locatie en de grootte echter nog onduidelijk en erg afhankelijk van de uiteindelijke keuze voor warmteoplossing en bron per buurt. Een groot dilemma zoals de RSU ook laat zien is de concurrentie om deze ruimte met de andere functies.

Vanwege de huidige onzekerheid over locatie en type bronnen zijn op de kaart geen plekken aangegeven voor aardwarmte, WOS en ondergrondse structuren voor hoge temperatuur opslag, maar is wel een totaal oppervlak van 14 ha toebedeeld aan energie.

Bovengronds zijn veel van de warmteoplossingen in ruimte beperkt zoals bijvoorbeeld de E-boilers en warmtepomp. Meerdere installaties hebben tijdelijke ruimtevraag tijdens realisatie en in de exploitatie een veel beperktere ruimtevraag. De RSU gaat niet over de tijdelijke ruimtevraag. Daar waar wel zekerheid bestond zoals bij de warmtebuffers en enkele WKO netten, zijn deze op de kaart ook aangegeven.

De genoemde 14 hectare is als volgt onderbouwd:

- Drie maal 2,5 ha voor drie 150 kV hoogspanningsstations.
- Zes maal 0,2 ha voor zes nieuw te bouwen 50 kV tussenspanningsstations
- 1000 maal 35 m2 voornieuwe 10 en 21 kV transformatorstations
- Vier maal 400 m2 voor vier bovengrondse warmtebuffers
- 1,8 hectare voor overige voorzieningen, zoals warmtepompen, voorzieningen voor energieopslag en onvoorziene energie-infrastructuur

Dit zijn ruwe inschattingen, omdat de exacte vormgeving van het energiesysteem van de toekomst nu nog niet bekend is. Dat geldt bijvoorbeeld voor de seizoensopslag van energie. Nu is nog onvoldoende bekend in welke mate dat nodig is om daarvoor concrete reserveringen op te nemen boven of onder de grond. We weten wel dat ondergrondse seizoensopslag van warmte mogelijk is in delen van de ondergrond waar weinig concurrentie is met andere functies.

De aangeleverde informatie in deze brief kan de invulling voor de 14 ha echter wel specifieker maken. In de komende jaren wordt meer duidelijk over de invulling van de warmteoplossingen per buurt zodra meer wijkuitvoeringsplannen worden opgesteld. Dan wordt ook duidelijk welke warmtebronnen ingezet gaan worden voor de warmtevoorziening in die buurten. We zullen dan rekening moeten houden met bijvoorbeeld (1) grootschalige warmtepompen voor het opwaarderen van omgevingswarmte uit bodem of water (2) installaties voor het winnen van aardwarmte uit verschillende lagen in de bodem (3) piekbronnen op basis van elektriciteit in de vorm van extra warmtebuffers (4) seizoensopslag buffers (met name ondergronds) (5) warmteoverdrachtstations (naast de huidige 4 bestaande stations mogelijk tot 3 extra stations afhankelijk van benodigde uitbreiding of typ netten) (6) kleine warmteonderstations (meerdere per buurt).

Wij hopen hiermee uw inbreng recht te doen met een eerste antwoord op de vragen rondom de reservering van ruimte voor collectieve warmtesystemen. Graag blijven we in gesprek over dit belangrijke vraagstuk voor de stad. Voor aanvullende vragen kunt u contact met mevrouw Haaksma opnemen.
Hartelijk dank voor uw vragen en uw inbreng. Wij stellen het op prijs dat u tijd heeft vrijgemaakt om mee te denken over de RSU 2040. Vanzelfsprekend houden wij u op de hoogte van het vervolg.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Postbus 19020, 3001 BA Rotterdam

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Rotterdam, 2021-03-05 Kenmerk: 20210305KG

Zienswijze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Geachte heer/mevrouw,

De RSU2040 bevat - nu voor het eerst - een apart deel over energie en de energietransitie. Dat verdient hulde, omdat de energietransitie een belangrijk effect op de omgeving zal hebben en een goede ruimtelijke inpassing dus voorwaardelijk zal worden voor de energietransitie, althans een betaalbare energietransitie. Op dit moment lezen we dat de gemeente het ruimtegebruik van de energievoorzieningen in beginsel wel meeneemt, zowel bovengronds als ondergronds en daarbij al grote veranderingen voorziet.
Daarbij lijkt verzwaring van het elektriciteitsnet wel meegenomen te zijn. Eneco heeft echter de vraag nog niet gekregen wat de mogelijke impact zou zijn van uitbreiding van het warmtenet in de energietransitie of algemener – van collectieve warmteoplossingen (al dan niet los van Eneco).

De RSU2040 zou ‘up front’, ook zonder Eneco te polsen al ruimte kunnen en moeten reserveren voor collectieve warmte oplossingen. Het ontbreken hiervan zal immers betekenen dat de warmtetransitie het bereiken van de doelen in RSU2040, of juist vice versa, in de weg zal staan. Een voorbeeld van te voorkomen problemen is bijv. beleid om bomen te planten vs. (warmte)infrastructuur.

De gemeente zou deze informatie ofwel via Eneco kunnen verkrijgen, of van partijen die ervaring en expertise hebben op dit vlak. Graag geven we in deze zienswijze een indicatief beeld van de elementen waarmee rekening gehouden moet worden, en een indruk van de aard van de impact per element.

Eneco is uiteraard bereid om te helpen de ruimtelijke impact van collectieve warmte in concretere zin inzichtelijk te maken. Deze zienswijze kan als een uitnodiging daartoe worden opgevat.

Footprint elementen warmteketen

Collectieve warmte vergt extra ruimte voor verschillende elementen:

- Ruimte voor warmtebronnen zoals aardwarmte, buurtwarmte(pomp)centrales en bronnen voor piekwarmte
- Warmtebuffers, seizoenswarmtebuffers (zgn. HTO-buffers, d.w.z. hoge temperatuur opslag)
- Ruimte voor warmteoverdrachtstations (WOS), onderstations, hoofddistributieleidingen en distributieleidingen.

Hieronder is per element uit de collectieve warmteketen aangegeven wat de indicatieve ruimtelijke ‘footprint’ is (boven- en/of ondergronds). Deze impact is onafhankelijk of dit het stadswarmtenet betreft, of een decentraal collectief warmtenet.

Buurtwarmtepomp o.b.v. oppervlaktewater (TEO/Thermische Energie uit Oppervlaktewater)

- In- en uitlaatpunten in het kanaal
- Warmtepompcentrale nabij het kanaal
- WKO-installatie met meerdere doubletten naast de warmtepompcentrale.
- Afmetingen: ~30 x 40 m bij 25MW, passend bij ca. 15.000-25.000 woningen.

Warmtepomp o.b.v. afvalwater (TEA, Thermische Energie uit Afvalwater)

- Centrale op of nabij een afvalwaterzuiveringslocatie.
- Afmetingen: ~30 x 40 m bij 25MW, passend bij ca. 15.000-25.000 woningen.

Aardwarmtebron

- Typisch oppervlak benodigd voor realisatie is 1,5 ha (70x200m)
- Typische vermogen 15MWth-30MWth, ca. 15.000-25.000 woningen
- Veiligheidscontour aan te houden

Piekbron (bijv. E-boiler)

- Te realiseren naast of in een warmteoverdrachtsstation
- Extra oppervlak: 5 x 5 m

Hoge Temperatuur Opslag (seizoensbuffer)

- Enkele doubletten zoals bij een WKO, met ca. 200 meter afstand tussen de koude en warme bronnen. Bovengronds ruimtegebruik is ná realisatie beperkt tot de boorputdeksels, en verbindend leidingwerk.
- Afmetingen terrein: 200 x 200 m. Dit terrein is na realisatie tevens geschikt voor bebouwing. *Kans(!):* Bij *tijdige planvorming* kan HTO optimaal worden opgenomen in bebouwde omgeving.
- 5 ontwikkellocaties voorzien in Utrecht (drie reeds in beeld in RSU2040)

Warmtebuffer (dagbuffer)

- Orde grootte: 4.000 m3 voor een gebied van 10.000-20.000 woningen. Ronde stalen bovengrondse tank van 18m diameter, 18m hoogte. Geplaatst naast een warmtebron of warmteoverdrachtsstation. Hekwerk op zo'n 2 meter afstand rondom.
- Afmetingen terrein ca. 25 x 25 m

Warmteoverdrachtsstation (WOS)

- Eenheid om duurzame warmte uit de warmtebronnen over te dragen aan een nieuw lokaal distributienet voor een grote wijk
- Levert warmte aan gemiddeld ca. 10.000 huishoudens
- Afmetingen gebouw: 20 x 25 m
- Afmetingen terrein: 25 x 35 m
- Hoogte gebouw: max. 10 m

Warmteonderstation

- Eenheid om warmte in de wijk te verdelen naar de straten
- Levert warmte aan maximaal 250 huishoudens
- Afmetingen ca. 5x5m, vaak ergens in een garage of in een groter gebouw op te nemen

Warmteleidingen (impact ondergrond)

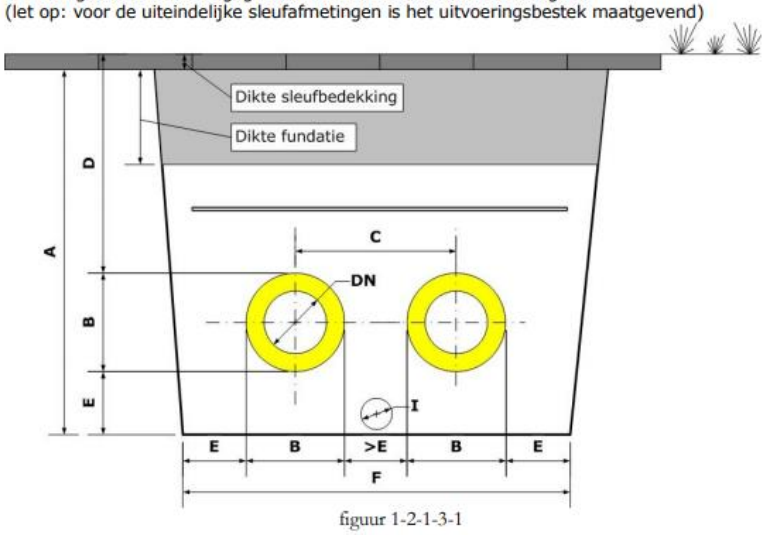
Deze laten zich opdelen naar verschillende categorieën:

- grotere distributie leidingen stadsniveau: DN250-DN500
- kleiner distributie leidingen wijkniveau: DN100-DN200
- distributie leidingen in de straat: <DN100

Als een warmtenet wordt voorzien is steeds een leidingenpaar nodig in de ondergrond. Onderstaande sleufafmetingen gelden daarbij in beginsel als minimale maten:

3.6. Sleufafmetingen

De sleufafmetingen en sleufvorm kunnen door plaatselijke omstandigheden zoals bodemgesteldheid, nabij gelegen constructies e.d. sterk verschillen. In dit verband wordt onder meer verwezen naar het EnergieNed rapport "Invloed van bodemgesteldheid op het ontwerp van stadsverwarmingsleidingen". Ook lokale overeenkomsten met wegbeheerders en/of andere leidingeigenaren kunnen oorzaak zijn van verschillende sleufafmetingen.
In het algemeen wordt uitgegaan van onderstaande sleufafmetingen:
(let op: voor de uiteindelijke sleufafmetingen is het uitvoeringsbestek maatgevend)



figuur 1-2-1-3-1

diameter	A in cm	B in cm	C in cm	D in cm	E in cm	F in cm	sleufinhoud in m³
DN20	101	11	31	70	20	82	0,828
DN25	101	11	31	70	20	82	0,828
DN40	102,5	12,5	32,5	70	20	85	0,871
DN50	104	14	34	70	20	88	0,915
DN65	106	16	36	70	20	92	0,975
DN80	108	18	38	70	20	96	1,037
DN100	112,5	22,5	42,5	70	20	105	1,181
DN125	115	25	45	70	20	110	1,265
DN150	118	28	48	70	20	116	1,369
DN200	125,5	35,5	55,5	70	20	131	1,644
DN250	130	40	70	70	20	150	1,950
DN300	135	45	75	70	20	160	2,160
DN350	140	50	80	70	20	170	2,380
DN400	176	56	86	100	20	182	3,203
DN450	183	63	93	100	20	196	3,587
DN500	191	71	101	100	20	212	4,049

I horizontale drain 100mm i.o.m directie plaatsen
* sleuftalud zie normblad 25 van Arbeidsinspectie en werkbestek

Er is een spreadsheet (FO-TEC-WN-01) ter beschikking voor het berekenen van de inhoud bij elke willekeurige dikte van sleufbedekking en fundatie.

Ik uit hierbij mijn vertrouwen dat bovenstaand overzicht u, zeker met de (concept) Transitie Visie Warmte in de hand, een eerste indruk kan geven van de forse ruimtelijke opgave t.a.v. de warmtetransitie en collectieve warmte daarin. De RSU2040 lijkt dit nog onvoldoende te reflecteren.

Als u vragen heeft, kunt u contact met me opnemen door een e-mail te sturen naar koen.gommers@eneco.com of te bellen naar 06-28881033.

Met vriendelijke groet,

Koen Gommers
City Manager Warmte voor Utrecht

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1939
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 juli 2021
Agendapunt	7.1
Omschrijving	Memo Nadere informatie over de RSU 2040 nav Raadsinformatiebijeenkomst
ID	2095
Behandelend ambtenaar	B. de Jong
Telefoon	14 030
E-mail	b.de.jong@utrecht.nl
Datum collegebesluit	7 juni 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	10 juni 2021
Commissie Stad en Ruimte	**1 juli 2021**
Gemeenteraad	15 juli 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	7 juni 2021
Behandeld door	B. de Jong
Doorkiesnummer	14 030
E-mailadres	b.de.jong@utrecht.nl
Kenmerk	8272740/20210607
Onderwerp	Nadere informatie over de RSU 2040
Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Bijlage(n)	1

Geachte leden van de raad,

In deze memo treft u zoals toegezegd tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst over de RSU 2040 van vorige week dinsdag enige nadere informatie aan, in aanvulling op de antwoorden die zijn verstrekt.

<u>Realisatie versus realisme in relatie tot beschikbare middelen:</u>
De vraag werd gesteld wat het voor de RSU betekent als we niet de bijdragen van andere partijen, m.n. het Rijk zouden ontvangen. Wat we als gemeente Utrecht willen en voorstaan sluit aan bij rijksbeleid. Dit toont zich onder andere in Utrecht Nabij, de gezamenlijke bereikbaarheidsvisie van Rijk en Regio, en in de ontvangst van de U Ned-proposities in de MIRT-trajecten. Het rijk, die een forse bijdrage zou moeten leveren aan met name onze mobiliteitsambities, erkent de benodigde koppeling tussen verstedelijking en mobiliteit, en onze brede benadering van de leefbare stad. Wij hebben er vertrouwen in dat de wederzijdse inspanning op het realiseren van de gezamenlijke uitgangspunten zich zal uitbetalen in de vorm van integrale fondsvorming en honorering van onze proposities. Mocht dit niet het geval zijn, en de externe fondsen blijven fors achter bij de verwachting, dan zal dit ook consequenties hebben voor de groei van de stad. Immers, een gezonde groei zoals wij die voorstaan gaat gepaard met een evenwichtige barcode, en daar hoort ook de juiste infrastructuur bij.

In hoofdstuk 7 van de RSU is aangegeven welke prioriteit we daarbij hanteren: eerst de Merwedelijn/Papendorplijn met de daar aan gerelateerde gebiedsontwikkelingen, met als volgende stap de Waterlinielijn. Voor de stappen in ontwikkeling die daarna volgen, moeten nog nadere keuzes worden gemaakt. Indien bijdragen aan de bekostiging van die eerste fasen niet of onvoldoende tot stand komt, komt de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling in Utrecht Zuidwest respectievelijk de verstedelijking rond Lunetten/Koningsweg en de A12-zone onder druk te staan. Bovendien zijn de twee verbindingen voor korte termijn ook relevant zijn voor ontsluiting van randstedelijke gebieden op langere termijn (A12 en eventueel Rijnenburg).
Voor de ontwikkeling van de diverse knooppuntenzijn in het kader van U Ned gebiedsverkenningen in voorbereiding, waarbij wordt samengewerkt met regio, provincie Utrecht en Rijk. Deze gebiedsverkenningen zullen het bovenstaande kwalitatieve beeld ook kwantitatief nader verhelderen.

130% plancapaciteit:
Ook is de vraag gesteld hoe de 130% voor toevoegen van woningen in de RSU 2040 is verwerkt. In de RSU wordt uitgegaan van 60.000 woningen, die tellen op tot 100%. Dit aantal is het optimum in relatie tot de barcode. We hebben de toevoeging van 60.000 woningen gehanteerd voor de barcode. Toevoeging van meer woningen is van invloed op de barcode omdat dan ook meer ander programma moet worden toegevoegd. De knooppunten zijn qua woningbouw geprogrammeerd op de ondergrens. Extra woningen programmeren bij een of meer knooppunten kan consequenties hebben voor de barcode en voor de 10 minutenstad. Dit wordt in de gebiedsverkenningen voor de knooppunten nader verkend.

Tot 2040 worden er conform het nu in de RSU 2040 opgenomen programma 60.000 woningen gebouwd. Ook na 2040 zal de stad zich verder ontwikkelen en daarvoor is ook nog ruimte. Een mogelijkheid is grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg. In de planperiode wordt al een ontwerpstudie verricht op grond waarvan op een later moment nadere keuzes kunnen worden gemaakt. Overigens gaat het bij de 130% om compensatie op terugval in het bouwprogramma op te vangen om op 100% (60.000 woningen) uit te komen.
In de gebiedsverkenningen die in het kader van U Ned worden gedaan, worden mogelijkheden om programma toe te voegen op de verschillende knopen verkend, waarbij we streven naar een optimaal programma dat past bij de barcode en bij onze ambities op het gebied van mobiliteit. Hierbij kijken we ook naar het effect van mogelijke verschuivingen van programma tus sen knopen.
Voor de RSU hebben we een het laadvermogen van de verschillende knooppunten verkend. De resultaten ervan staan in het document “bandbreedtes” welke als bijlage is toegevoegd.

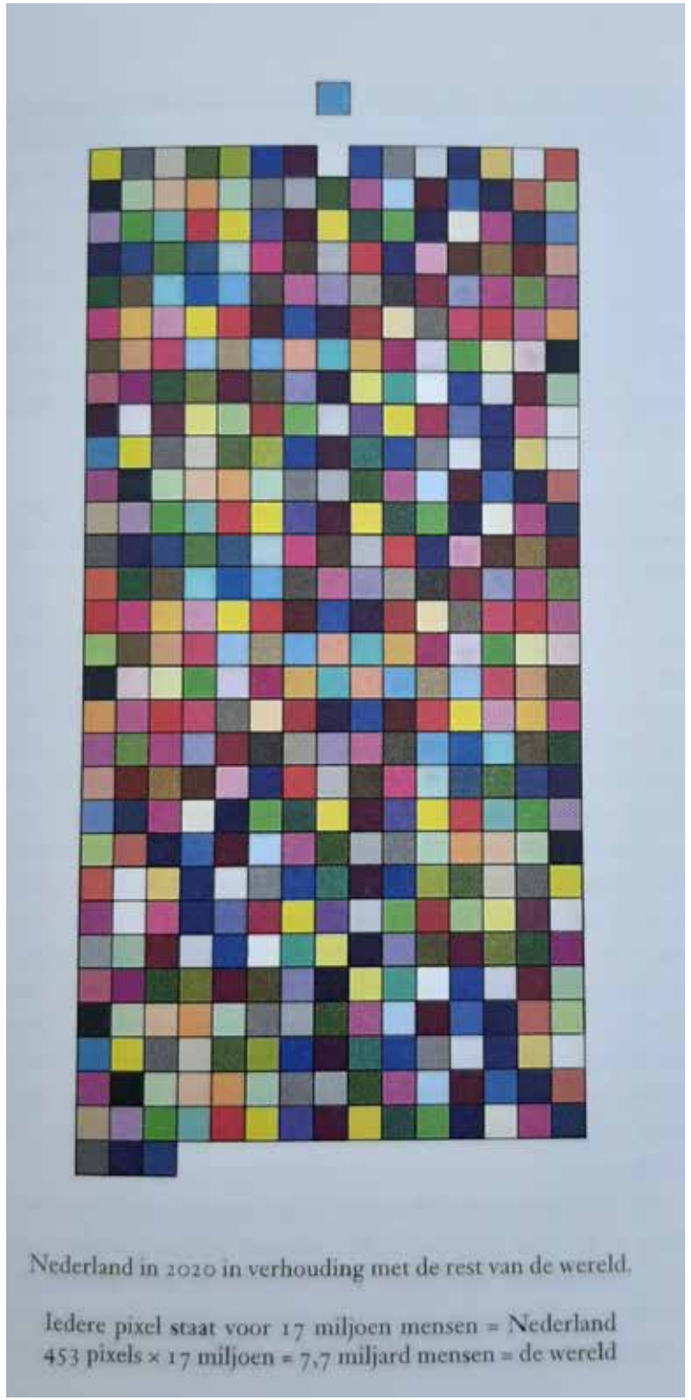
Integraal Ruimtelijk Plan en ruimtevraag bedrijventerreinen:
In het kader van het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) wordt nog gezocht naar ca 80 ha voor bedrijventerreinen in de regio. De vraag werd gesteld welke impact dat heeft op de RSU2040. In de RSU2040 wordt uitgegaan van de toevoeging van 70.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Hiermee nemen wij het leeuwendeel voor onze rekening in relatie tot de regio. Recent hebben we met de Ontwikkelmaatschappij Utrecht (OMU) hierover afspraken gemaakt.. Hiertoe is met name het intensiveren van bestaande bedrijvenlocaties een passend middel.
Daarnaast is de RSU 2040, na vaststelling en conform Motie 2019/415, leidend in de besprekingen over de Utrechtse inzet bij ruimtelijke ontwikkelingen die de stad raken, zoals het IRP. Verder is het tekort aan bedrijfsterreinen een regionale vraag die een regionaal antwoord behoeft. Dit geldt ook voor de ruimtebehoefte voor energie-opwekking.

Toevoegen van woningen in Kanaleneiland:
Tot slot is een vraag gesteld over de toevoeging van woningen in Kanaleneiland. De komende jaren worden 2100 woningen in Kanaleneiland en Transwijk toegevoegd door uitvoering van bestaande plannen waaronder bijvoorbeeld de locatie Ziekenhuis Oudenrijn (inmiddels opgeleverd) Krachtstation en Wisselstrook, Marco Pololaan 111- 113, Beneluxlaan 901, Europalaan 33-45 etc. Voor een compleet overzicht verwijs ik u naar het MPR 2021.

Met vriendelijke groet,
Klaas Verschuure

Bandbreedtes

Nederland in 2020 in verhouding met de rest van de wereld



Nederland in 2020 in verhouding met de rest van de wereld.

Iedere pixel staat voor 17 miljoen mensen = Nederland
453 pixels × 17 miljoen = 7,7 miljard mensen = de wereld

Gemeente Utrecht

Pixelstudies

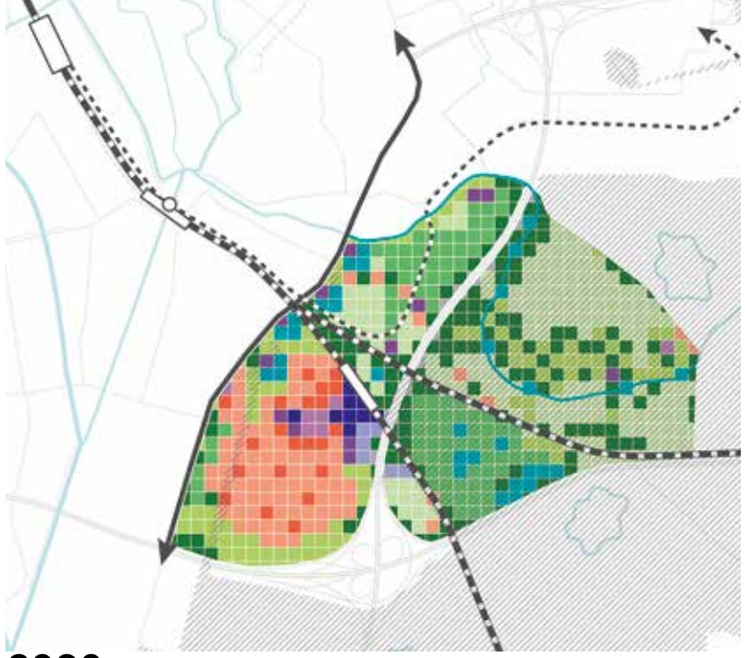
- Doel: kwantitatief inzichtelijk maken wat het laadvermogen is van de ontwikkelgebieden en welke kleur deze gebieden krijgen
- De barcode als randvoorwaarde
- Geen ontwerp
- Methode: hectarehokjes (100x100 meter) in combinatie met infralijnen
- meedere modellen met verschillende mate van programma



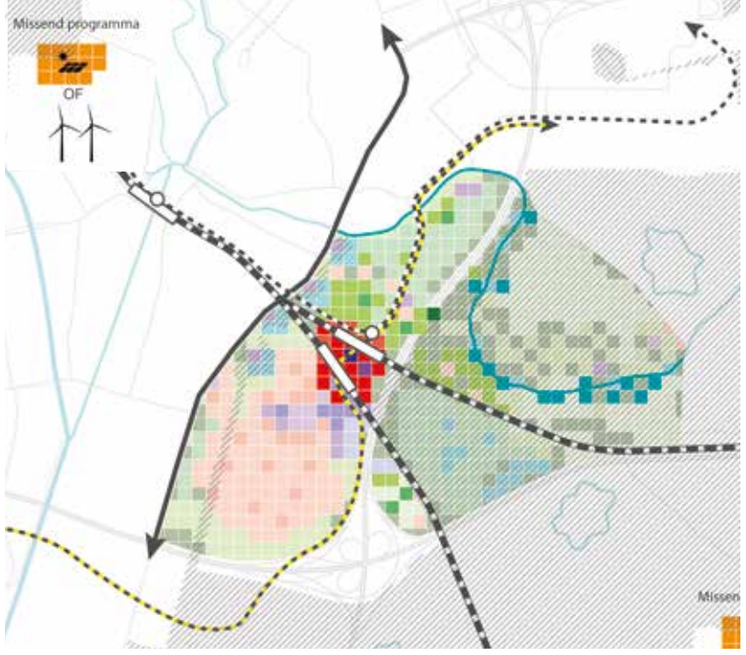
Gemeente Utrecht

Lunetten / Koningsweg
Modellen

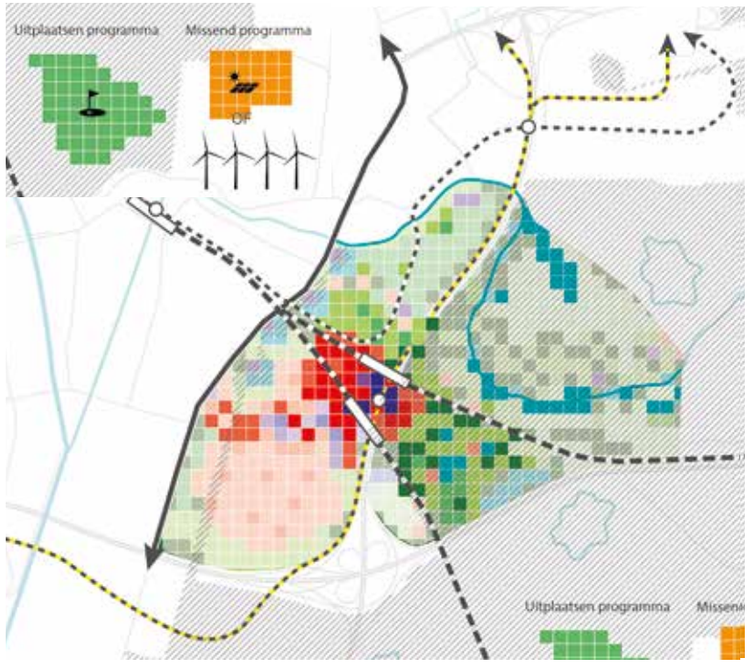
	model 1	model 2	model 3
	2500	5500	9400
	1 ha + intensiveren	5 ha + intensiveren	11 ha + intensiveren
	1 ha	3 ha	5 ha
	-51 ha	-56 ha	-154 ha
	24 ha	48 ha	81 ha
	3 ha	7 ha	11 ha
	13 ha	26 ha	44 ha
	14 ha/2 elders	27ha/4 elders	46 ha/6 elders
		-49 ha uitplaatsen golfbaan	-49 ha uitplaatsen golfbaan



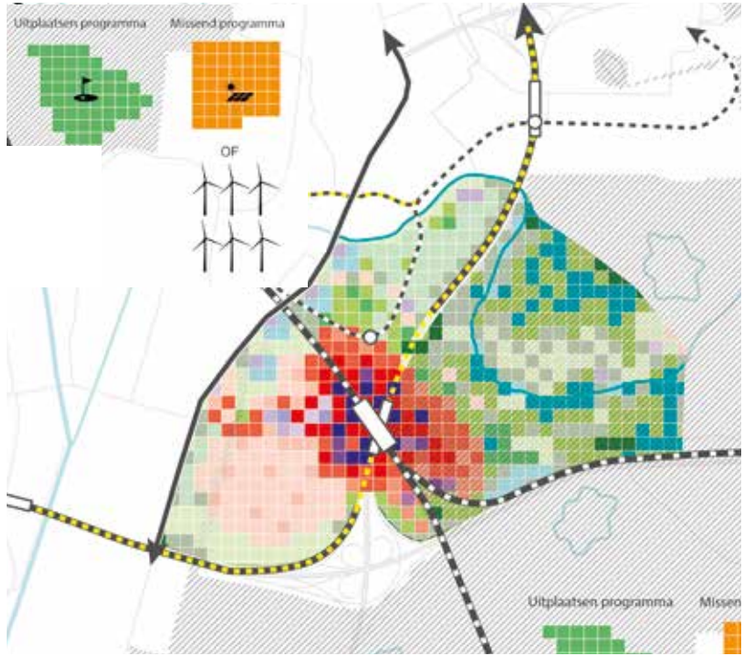
2030



Model 1



Model 2



Model 3

Gemeente Utrecht

Gemengd hoog stedelijk leefmieu

Woningen




Gemengd hoogstedelijk woonmilieu met appartmenten

Werken



Gemengd hoogstedelijk werkmilieu regionale en nationale kantoren in middensegment

Voorzieningen




Groot aanbod aan stedelijke voorzieningen + onderwijs + uitbreiding open sportpark Maarschalkerweerd

Groen



Groot Amelisweerd als nieuw stadspark direct grenzend aan de nieuwe knoop.

Mobiliteit



Intercitystation met overstapmogelijkheden op de U-baan. Autoluw gebied waar fietsen en vooral lopen dominant zijn

Energie



Zon op daken, zoveel mogelijk energieneutraal bouwen. De rest elders in de gemeente oplossen

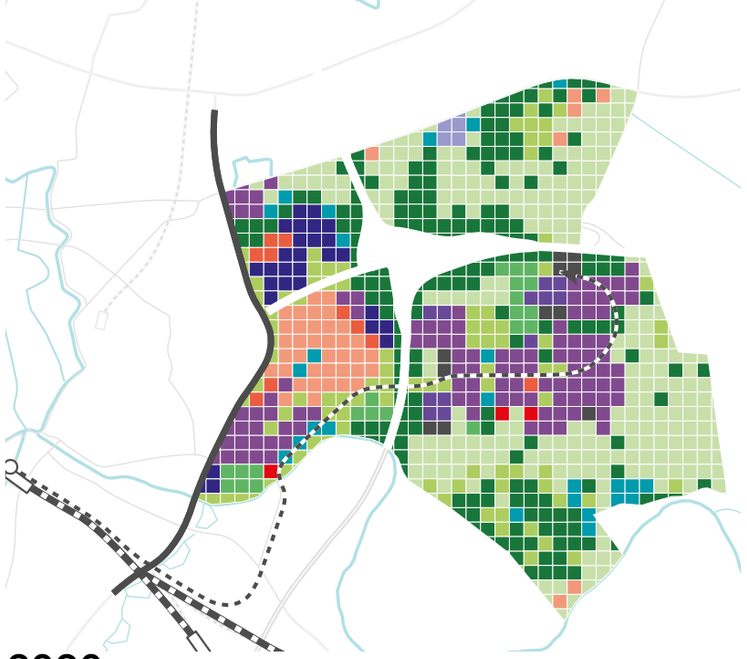
Gemeente Utrecht

Utrecht Science Park

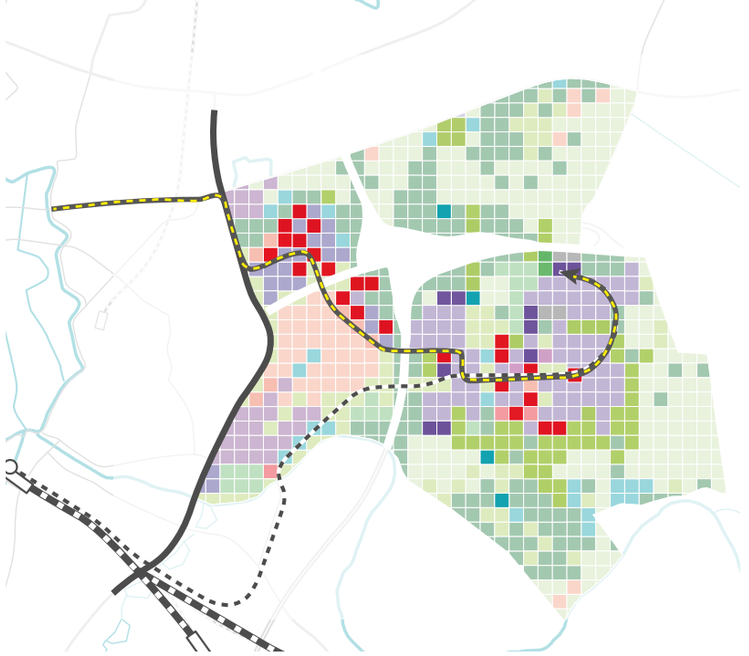
Modellen

	model 1	model 2	model 3
	4.200	5.100	10.200
	10 ha	21 ha	40 ha
	2 ha	7 ha	9 ha
	? ha	? ha	? ha
	56 ha	51 ha	96 ha
	2 ha	2 ha	8 ha
	4 ha	7 ha	17 ha
	? ha	12 ha	20 ha

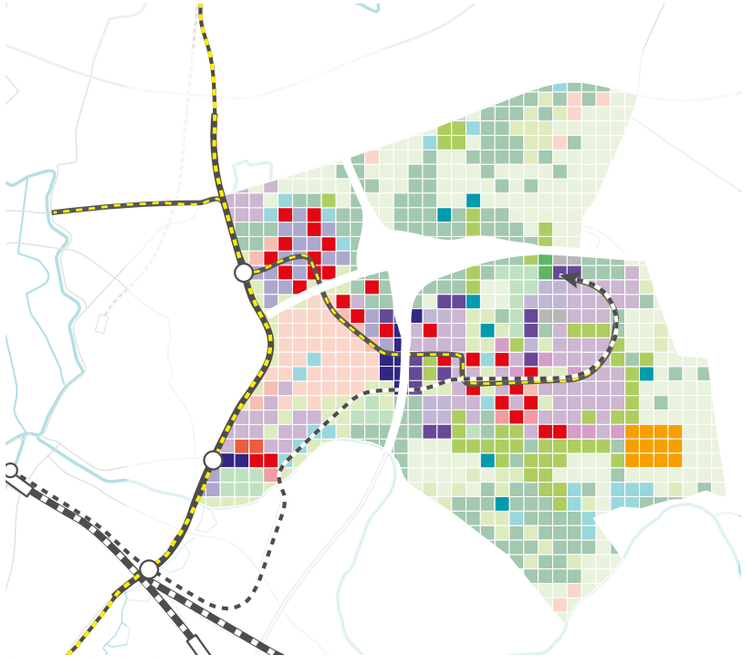
barcode niet compleet berekend



2030



Model 1



Model 2



Model 3

Gemeente Utrecht

Kenniscluster

Woningen




Gestapelde woningen voor een specifieke doelgroep die past bij het USP.

Werken




Verdichting en transformatie van het USP. Focus op R&D op gebied van life science, health en duurzaamheid.

Voorzieningen




(Enkel) onderwijs dat gekoppeld is aan profiel USP. Voorzieningen die het interactiemilieu ondersteunen.

Groen




Aantrekkelijke openbare ruimte voor ontmoeting. Grenzend aan landschapspark met stedelijke functies.

Mobiliteit




HOV-hub en comfortabele fietsroutes. Aantrekkelijke openbare ruimte voor voetgangers rondom HOV.

Energie

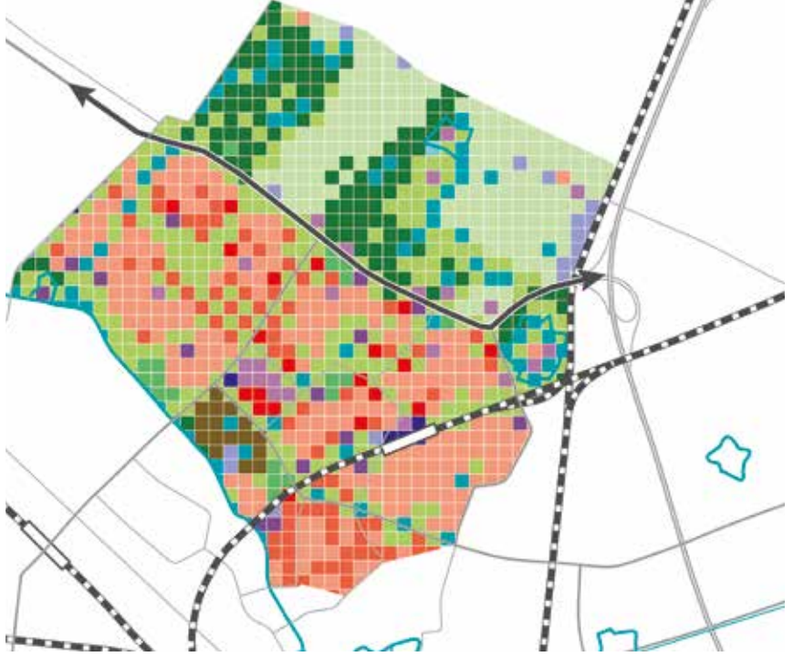


Energie op daken. Nieuwbouw+transformatie gebouwen energieneutraal.

Gemeente Utrecht

Overvecht
Modellen

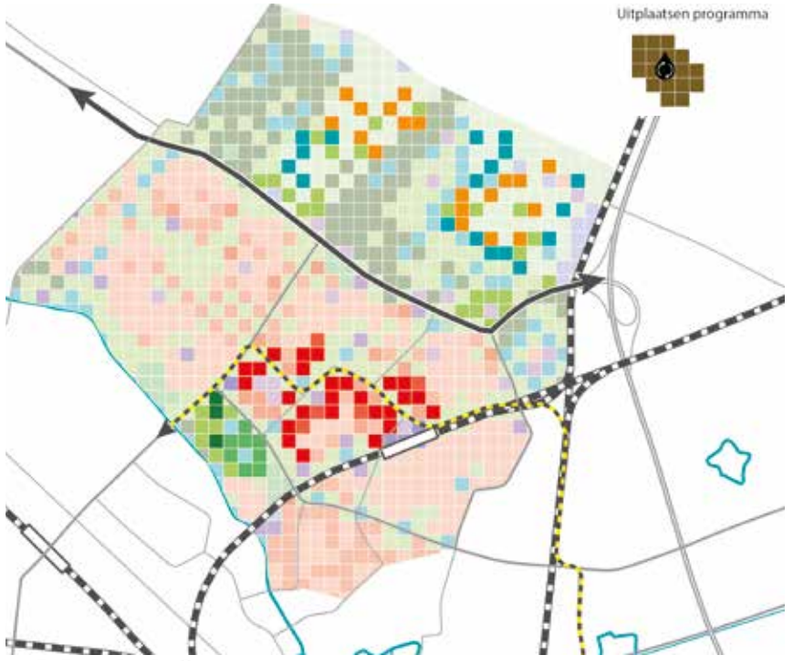
	model 1	model 2	model 3
	2500	3500	5500
	ntb	ntb	2 ha + ntb
	1 ha	2 ha	3 ha
	-49 ha	-63 ha	-95 ha
	20 ha	33 ha	46 ha
	3 ha	5 ha	7 ha
	11 ha	25 ha	25 ha
	12 ha/2	19 ha/3	26 ha/4
		-18 ha uitplaatsen RWZI	-18 ha uitplaatsen RWZI



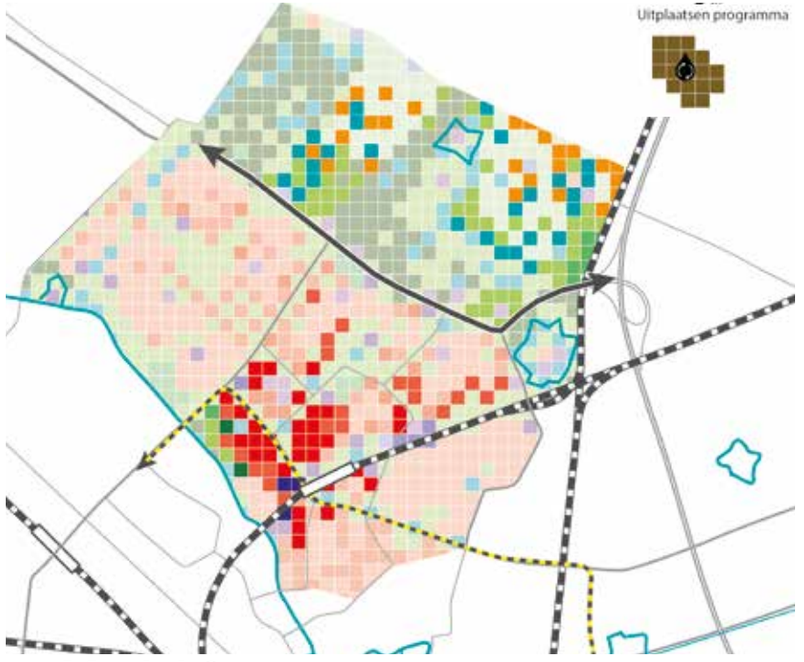
2030



Model 1



Model 2



Model 3

Gemeente Utrecht

Groenstedelijk leefmilieu

Woningen



Werken





Voorzieningen



toevoegen beschrijvingen

Groen





Mobiliteit





Energie





Kwaliteitsverhoging van het groen: Vechtoevers, groene lint en openbare ruimte

Gemeente Utrecht

Leidsche Rijn Centrum
Modellen

	model 1	model 2
	0	2800
	150.000 m² bvo kantoren	7 ha
	ntb	ntb
	3 ha	13 ha
	0 ha	3 ha

elders/uitplaatsen:

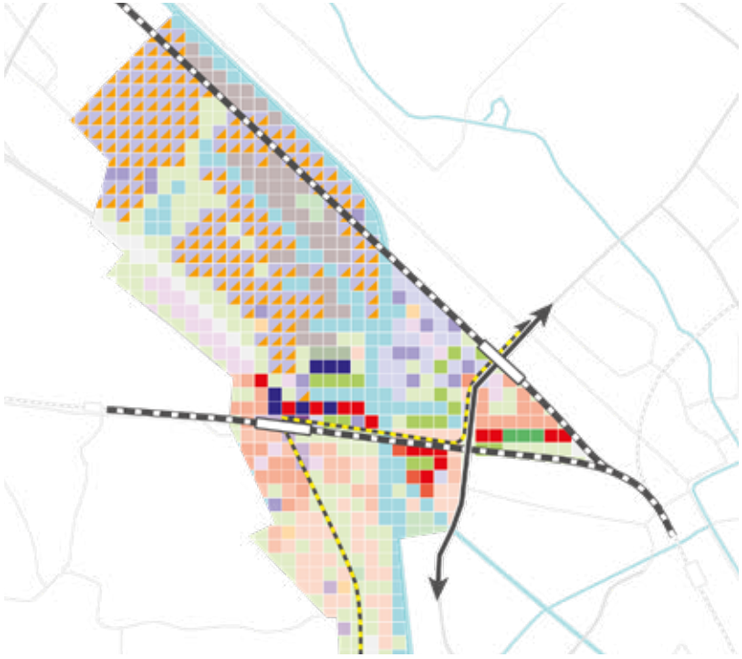
	ntb	14 ha/2
	-2 ha	-19 ha
		11 ha
		13 ha



Bestaande situatie



Model 1



Model 2

Gemeente Utrecht

Compact stedelijk leefmilieu + hoogwaardig werkterrein

uitgaand & missend programma

toevoegen pixels

Woningen



Hoogstedelijk wonen aan het water

Werken



Ontmoetingsplek

Voorzieningen



Versterking culturele hotspot RAUM

Groen



Groene oevers kanalen en oude havenkommen, park boven het spoor

Mobiliteit

Energie



Energie op daken van bedrijventerreinen. Windmolens. Icoon voor de stad.

Gemeente Utrecht

A12-zone
Modellen

	model 1	model 2	model 3
	10.000	16.500	20.000
	20 ha	33 ha	40 ha
	5 ha	8 ha	10 ha
	-? ha	-? ha	-? ha
	86 ha	142 ha	172 ha
	12 ha	20 ha	24 ha
	47 ha	78 ha	94 ha
	49 ha/2	81 ha/3	98 ha/4

uitgaand- & missend programma nog berekenen



Bestaande situatie



Model 1



Model 2



Model 3

Gemeente Utrecht

OV-hub met mix tussen bedrijven en wonen

Woningen

Werken

Voorzieningen



uitgaand & missend programma

toevoegen pixels

Groen



Landschapspark Laagraven en groene linten langs kanalen

Mobiliteit





OV-hub Westraven. Overstappunt tussen regionaal en stedelijk verkeer.

Energie





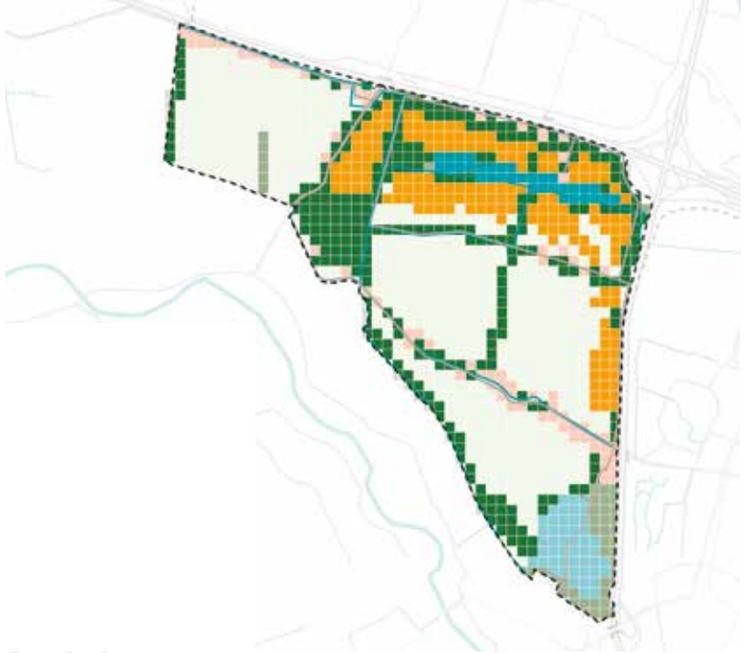
Energie op daken. Windmolens op bedrijventerreinen aan water en/of (snel) wegen.

Gemeente Utrecht

Rijnenburg

Modellen

	model 1	model 2	model 3	model 4
	0	5000	10.000	20.000
	0 ha	20 ha	40 ha	80 ha
	0 ha	2,5 ha	5 ha	10 ha
	0 ha	-296 ha	-488 ha	-703 ha
	292 ha	35 ha	86 ha	172 ha
	0 ha	3 ha	6 ha	12 ha
	33 ha	19 ha	47 ha	94 ha
	176 ha	20 ha	49 ha	98 ha



Model 1



Model 2



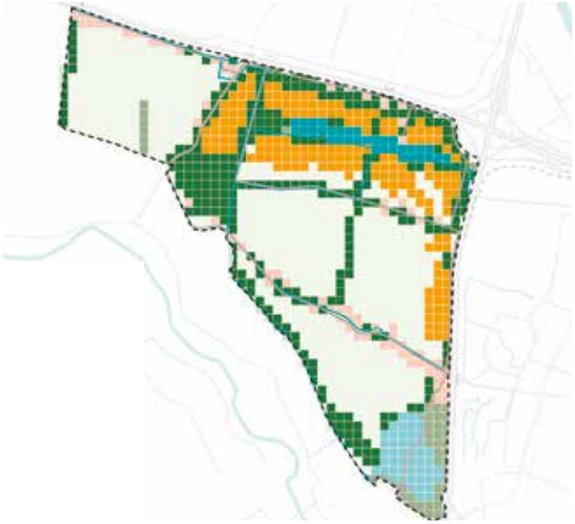
Model 3



Model 4

Gemeente Utrecht

Inzet: landschap voor groen, recreatie en energie



Woningen



Geen woningbouw tot 2040

Werken



Agrarische bedrijven

Voorzieningen





Recreatief uitloopgebied, specifieke sporten Nedereindse Plas

Aanvullend programma:

- 33 ha
- 292 ha
- 176 ha

Groen



Robuust groen-blauw raamwerk

Mobiliteit



Lokaal en recreatief vervoer

Energie

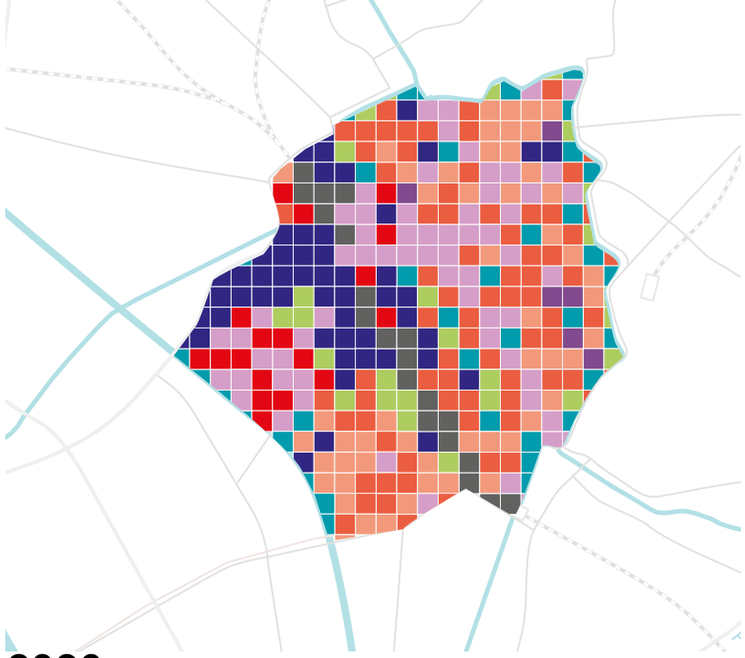


(Tijdelijke) Grootschalige energieopwerkking

Gemeente Utrecht

Centrum

Modellen



2030

Model 1: PM

Zoveel mogelijk realiseren van de barcode die met de harde planvoorraad niet wordt gerealiseerd.

Model 2: PM

Inzetten op het aanhelen van de historische binnenstad en het stationsgebied / beurskwartier.

Gemeente Utrecht

Zeer hoogstedelijk centrum

Woningen



Gemengd (zeer) hoogstedelijk woonmilieu met appartementen.

Werken



Gemengd werkmilieu met hoge interactie. Mix aan bedrijven: creatieve diensten, maatschappelijk, innovatieve start-ups.

Voorzieningen





Hoogwaardige (nationale) voorzieningen. Divers aanbod. Gestapeld.

Groen



Relatief weinig, maar zeer hoogwaardige openbare ruimte, gericht op het verblijven. Intensief gebruikt.

Mobiliteit



(Inter)nationaal knooppunt. Hoogwaardige openbare ruimte tbv de voetganger.

Energie



Zon op daken en langs spoortraject. Specifieke aandacht voor historische, monumentale stad.

Gemeente Utrecht

Actiegroep Binnenstad030

Petitie RSU – Mobiliteitsplan / Parkeervisie

1 juni 2021

Binnenstad030 vraagt de Raad om de RSU 2040 & Mobiliteitsplan / Parkeervisie niet in de wielen te laten rijden van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040

De Gemeente en honderden Utrechtse organisaties en burgers hebben een 2-jarig participatieproces voltooid over de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Veel burgers en organisaties hebben zienswijzen opgesteld. De Raad bespreekt het Collegevoorstel na de zomer en heeft deze zienswijzen nog niet tot zich genomen. Echter, de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie hebben grote gevolgen voor de binnenstad, die de kern van de Omgevingsvisie Binnenstad2040 raken. Voor een zorgvuldige besluitvorming, en uit respect voor de betrokken organisaties en burgers, zouden zij samen moeten worden behandeld. Nu daar niet is voor gekozen, vragen wij de Raad om bij de behandeling van de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie een voorbehoud te maken op hun effect op de binnenstad tot na de vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zo niet, dan wordt het participatie- en inspraakrecht van bewoners aangetast.

Binnenstad030 heeft een zienswijze op de Omgevingsvisie opgesteld die door meer dan duizend bewoners is gesteund. Zij stellen vast dat de woonfunctie van de Binnenstad zwaar onder druk staat en dat de voorgestelde Omgevingsvisie Binnenstad 2040 tot een dramatische verslechtering van het woon- en leefklimaat zal leiden. De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie nemen hier alvast een flink voorschot op.

De binnenstad is niet alleen het dominante winkel- en uitgaansgebied van Utrecht, maar ook de meest dichtbevolkte woonwijk van de stad. 87% van de huizen worden er bewoond. Binnenstad030 streeft naar een gezonde balans tussen wonen, werken, winkelen en uitgaan. Deze balans is verstoord door het succesvolle beleid om zoveel mogelijk betalende bezoekers het historische hart van de stad in te lokken. Dit gaat er ten koste van het woon- en leefklimaat. Het College maakt ruim baan voor nog veel meer bezoekers, èn wil dat er meer bewoners in de binnenstad komen, maar heeft geen doelstellingen of criteria voor de kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Er wordt erkend dat de menging van functies ‘schuurt’ en voorgesteld dat wonen daarbij ‘niet leidend’ is.

Het lijkt erop dat de Binnenstad van iedereen is die er verblijft, behalve de bewoners.

Omdat het College geen visie heeft op de woonfunctie en de belangen van de bewoners negeert, hebben bewoners van de binnenstad zelf een woonvisie opgesteld. Die vindt u op:

binnenstad030.wordpress.com/omgevingsvisie-binnenstad-2040

Wat is er aan de hand?

Wij hebben Plan en Visie doorgespit op zaken die van belang zijn voor bewoners en ondernemers in de binnenstad, en hebben geconcludeerd dat de belangen van binnenstadsbewoners onderbelicht blijven. Denk bijvoorbeeld aan:
• Bereikbaarheid met eigen vervoermiddelen
• Kwaliteit van het OV
• De fiets niet overal welkom

Binnenstad030 vindt dat er in het mobiliteitsplan te grote nadruk wordt gelegd op het belang van de “verblijfsfunctie” van de binnenstad (economisch model). Dit plan stelt wijzigingen voor die uw woon- en leefomgeving ingrijpend zullen veranderen. Dit raakt ook de winkelier en zijn klanten.

Wat vinden wij?

Wij hebben in onze zienswijze per thema kort uiteengezet wat de plannen van de gemeente zijn, vervolgens aangegeven in welk opzicht en waarom wij die plannen onvoldoende vinden. Doorgaans is dat vooral omdat de plannen geen zekerheid bieden dat het belang van u als binnenstadsbewoner voldoende ter harte zal worden genomen bij de uitwerking van die plannen. Dat leidt dan tot vetgedrukte conclusies die wij hieronder per thema hebben herhaald en bij elkaar gezet hebben.
Als u van het hoe en waarom meer wil weten, dan verwijzen wij u naar de inhoud van onze zienswijze. De thema’s worden behandeld in dezelfde volgorde als waarin u ze in de flyer aantrof. Aan het slot volgt nog een extra thema, ’Bevoorrading’.

Voetgangers

In het Plan dient in ieder geval opgenomen te worden dat

- Uitbreiding van het voetgangersgebied in samenspraak met bewoners en ondernemers alleen dan kan worden overwogen als alle andere maatregelen onvoldoende effect blijken te sorteren
- Maar dan alleen als de nadelige effecten voor bewoners (in de binnenstad en daarbuiten) en ondernemers van de invoering van een vergroot voetgangersgebied deugdelijk zijn onderzocht
- En als er in ieder geval een oplossing gevonden is voor de toegankelijkheid per fiets van bestemmingen in het (bestaande of eventueel uit te breiden) voetgangersgebied
- Een beter perspectief kan worden geboden voor de bereikbaarheid van eigen woning en onderneming.
- De noodzakelijke omvang van het voetgangersgebied minimaal eens in de vijf jaar wordt geëvalueerd.

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.

Fietsers

In het Plan dient 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 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

In het Plan dient 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 bewoners.

Openbaar vervoer

In het Plan dient in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat een maatwerkoplossing voor de bereikbaarheid per OV van de binnenstad nodig zal zijn, en wel van een hogere en fijnmaziger kwaliteit dan tot nu toe het geval is. Onduidelijkheid over verbindingen tussen de Binnenstad en de omliggende wijken en knooppunten dient weggenomen te worden.

Ruimtelijke ordening en veiligheid

Het is wenselijk dat de noodzaak van integrerend (en flankerend) beleid in voornoemde zin uitdrukkelijk in het Plan wordt opgenomen. 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.
Ook voor de oplossing van de problematiek van de binnenstadsas is de combinatie van beperken van de snelheid en geslotenverklaring een ernstig te overwegen perspectief dat in het Plan dient te worden opgenomen.

Bevoorrading

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.

AANVULLENDE ZIENSWIJZE

VAN

STICHTING BINNENSTAD030

MET BETREKKING TOT

HET MOBILITEITSPLAN 2040 EN DE PARKEERVISIE

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

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.

I DE COMPARTIMENTERING

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

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

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.

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

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.

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

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 condities[1] - 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) volledig 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.

[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 p.6/7

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

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 verkeer[2] (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. Voorstelbaar is

[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.

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

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 transport-middel 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 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 parkeergelegen-heden voor bezoekers binnen de singels zonder formaliteiten toegankelijk te houden. Door koppeling van de kentekenregistratie aan de ingang van die parkeer-gelegenheid 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.

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.

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.

b) Om dat fysiek te bereiken wordt het wenselijk geacht dat het gebied op de plaats van het 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) 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? 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 aan- en 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, 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 ontheffinghouders en al diegenen in omliggende wijken die een redelijk belang daarbij hebben.

Utrecht 28 januari 2021,
Namens Stichting Binnenstad030,

2E [redacted]

2E [redacted]

Van: [redacted]@wijkplatformovervecht.nl <[redacted]@wijkplatformovervecht.nl>
Verzonden: dinsdag 8 juni 2021 14:02
Aan: !Gemeenteraad <Raadsleden@Utrecht.nl>; raadsleden@raad.utrecht.nl
CC: SecretariaatDiepeveen <secretariaatdiepeveen@utrecht.nl>; SecretariaatvanHooijdonk <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>; SecretariaatVerschuure <secretariaatverschuure@utrecht.nl>; Massop, Ina <[redacted]@utrecht.nl>; Berg, Marco van den <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted]@online.nl>
Onderwerp: Conceptplan Einsteinkwartier voor RSU

Geachte raadsleden,

Bijgaand treft u een brief aan die van belang voor Overvecht is om mee te nemen bij de commissievergadering Stad en Ruimte a.s. donderdag 10 juni.
Wij hopen dat u deze bij uw meningsvorming zal betrekken!

Met hartelijke groet,

[redacted]
[redacted] Wijkplatform Overvecht
[redacted]

Aan: Raadsleden commissie Stad & Ruimte, Gemeente Utrecht
Cc: Lot van Hooijdonk, wethouder Mobiliteit
Kees Diepeveen, wijkwethouder Overvecht, wethouder Wonen, Openbare Ruimte en Samen voor Overvecht
Klaas Verschuure, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling
Ina Massop, Wijkmanager Overvecht
Marco van den Berg, Manager wijkaanpak Samen voor Overvecht

Utrecht, 7 juni 2021

Betreft: **Concept plan Einsteinkwartier voor RSU**

Geachte raadsleden,

Op 10 juni 2021 staat in de commissievergadering Stad en Ruimte geagendeerd het Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst van 1 juni jl. is ons Plan Einsteinkwartier ter sprake gekomen. Dit plan is gepresenteerd in onze zienswijze op de RSU 2040, dat wij als onverkort als separate bijlage bij deze brief meesturen.

Overvecht is een "ontwikkelingswijk" waarvoor het ambitieprogramma "Samen voor Overvecht" wordt uitgevoerd. De ambitie om Overvecht in de RSU 2040 tot een welvarende wijk te maken, die zijn plaats heeft in de ambities voor de stad is helaas ondermaats.

In onze zienswijze is een visie is neergelegd die integraliteit als insteek heeft en dat ook inzichtelijk maakt. In ons Plan Einsteinkwartier ligt een grote kans om Overvecht echt te verbeteren.
Ons (concept) plan Einsteinkwartier voldoet aan alle criteria daarvoor door:

- Wonen, werken, horeca, cultuur toe te voegen;
- Verkeer te faciliteren. Einsteindreef blijft een stedelijke verbindingsweg (toekomstige Stadsboulevard), waarbij door herordening functies toegevoegd kunnen voegen;
- Het groen te verbeteren door dit een functie te geven voor bewoners.

Helaas wordt in de reactienota op de RSU 2040 onvoldoende op onze voorstellen in gegaan en vervolgens is de RSU 2040 nauwelijks aangepast. Ons plan Einstein komt daar

niet in voor. U treft hierbij ook een bijlage aan waarin de essentie van het plan Einsteinkwartier staat alsmede de essentie uit de Reactienota hierop.

Waarom is ons Plan Einsteinkwartier niet opgenomen in de aangepaste RSU 2040?

Wij nodigen u hierbij uit om ons een bezoek te komen brengen, waarin wij onze plannen verder kunnen toelichten en wij u ter plekke kunnen laten zien hoe de situatie verbetert wanneer het Plan Einsteinkwartier wordt uitgevoerd.

Met vriendelijke groet,

2E

Bewonersplatform Overvecht
2E

2E
2E

Wijkplatform Overvecht
2E

---

p/a 2E 2E
2E Utrecht
info@bewonersplatformovervecht.nl
www.bewonersplatformovervecht.nl

Het Bewonersplatform Overvecht is een bundeling van actieve en betrokken bewoners in de wijk Overvecht. Het Bewonersplatform Overvecht is als stichting ingeschreven bij de KvK onder nummer 30201583

p/a 2E 2E
2E Utrecht
info@wijkplatformovervecht.nl
www.wijkplatformovervecht.nl

Wijkplatform Overvecht verbindt bewoners, gemeente, bedrijven en professionals. Wijkplatform Overvecht is als vereniging ingeschreven bij de KvK onder nummer 78322774

BIJLAGE I

Essentie Plan Einsteinkwartier

De huidige Einsteindreef is een 2 x 2 weg (met extra rijstroken bij de kruisingen) en een brede middenberm. De Einsteindreef is een barrière tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid. Die barrière wordt nog groter door de toename van verkeer als gevolg van de opwaardering NRU en het concept dat auto's zo lang mogelijk op de Ring moeten rijden voordat ze naar de bestemming binnen de Ring gaan. Wij stellen voor de Einsteindreef te transformeren naar het Einsteinkwartier, een mobiliteitshub met wonen, werken en recreëren. Dat geeft op diverse aspecten (wonen, wijkeconomie, cultuur, OV) een stimulans aan de wijk zodat deze aantrekkelijk is voor een variatie aan doelgroepen.

Ruimtelijk betekent dit:

- Het doorgaande verkeer gaat via de Einsteindreef verdiept (in tunnels of onder overkappingen) rechtdoor. Het wijkverkeer gaat enkelbaans via een 30 km weg op maaiveld over de Einsteindreef en heeft de mogelijkheid om af te slaan bij de kruisingen.
- Het HOV (later misschien een tram) krijgt een halte bovengronds op maaiveld ter hoogte van het Shoppingcenter en is gemakkelijk en veilig toegankelijk voor voetgangers. De wegen op maaiveld zijn immers 30 km wegen.
- Voor voetgangers en fietsers zijn er goede verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid.
- Ook de OV verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid ondervinden weinig hinder van het doorgaande verkeer.
- Doordat het doorgaand verkeer verdiept is, is er minder verkeersruimte op maaiveld nodig. De vrijkomende ruimte is voor het wijkverkeer en veel ruimte kan worden benut voor stedelijke bebouwing met behoud van groene kwaliteit.
- De stedelijke bebouwing bestaat uit woningen, werkplekken en plekken voor maatschappelijke voorzieningen en cultuur (waaronder een bioscoop). Door de hoogbouw kunnen veel woningen van de ambitie uit de RSU worden toegevoegd. Met daktuinen wordt het aantrekkelijk voor bewoners die houden van zo'n stedelijke omgeving. De gebouwen zijn duurzaam en voorzien van zonnepanelen en energie seizoensopslag.
- Tussen de bebouwing is er ruimte voor groen en er is een goede verbinding met de groenstructuur (Groene Lint).
- Het Groene Lint door de wijk biedt de mogelijkheid om vanuit de stedelijke omgeving snel naar natuurgebieden of recreatiemogelijkheden in de omgeving van de wijk te gaan (richting Oud Zuilen en de groene Vecht, Noorderpark en Maarsseveen).
- De prostitutiezone heeft een plek elders gevonden en is niet meer naar Overvecht teruggekeerd. In plaats daarvan is de Vechtzone een groen-blauwe zone geworden met hoge biodiversiteit en recreatief en sportief gebruik. Langs de Einsteindreef is bebouwing gekomen.

Volgens het uitgangspunt van de tien-minutenstad en de barcode moeten wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit in evenwicht zijn. We constateren dat er nu al te weinig werkplekken zijn en te weinig culturele voorzieningen. Het is dus onbegrijpelijk dat in de RSU 2040 daar voor Overvecht zo weinig aandacht aan wordt gegeven. Het Plan Einsteinkwartier zoals hierboven geschetst kan daar juist in voorzien.

Reactie (uit reactienota) op het plan Einsteinkwartier:

Dank voor het neerleggen van dit voorstel. Het klopt dat de Einsteindreef in de huidige vorm een eigenlijk onwenselijke barrière vormt tussen Overvecht Noord en Zuid. Wij zouden deze barrière graag wegnemen en Noord en Zuid daarmee beter verbinden. Of het verkeerstechnisch mogelijk is om de Einsteindreef ter plekke te versmallen moet blijken uit verkeerskundig onderzoek en hangt mede af van de ontwikkeling van de NRU. In de concept RSU hebben we in de kaart van Overvecht met pijlen over Einsteindreef (ter plekke van de Brailledreef en de Carnegiedreef) schematisch aangeven dat een betere oversteekbaarheid wenselijk is. De suggestie van een Einsteinkwartier als invulling van eventueel vrijkomende ruimte nemen wij mee in de overwegingen. Wij bekijken dit gebied in nauwe samenhang met de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Het toevoegen van werken en andere functies in dit gebied onderschrijven wij.

Onze toelichting - Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht - op Plan Einsteinkwartier

Wij constateren dat:

- Overvecht in een transitie zit en er veel initiatieven zijn.
- Voor de ruimtelijke opgave voor verdichting gezocht wordt in het groen en onder andere in het gebied tussen station Overvecht en het winkelcentrum.
- Het winkelcentrum een regionale functie heeft.
- Bewoners het groen hét kwaliteitskenmerk van de wijk vinden en ook de gemeente Overvecht wil positioneren als groene wijk (zie de presentatie van de gemeente tijdens de raadsinformatiebijeenkomst over de RSU).
- In de RSU de groene verbindingen belangrijk worden gevonden en mede op basis daarvan de groene verbinding tussen station Overvecht en het winkelcentrum niet bebouwd moet worden.
- Het (concept) plan Einsteinkwartier aan alle criteria voldoet om Overvecht te verbeteren, door:
    - Wonen, werken, horeca, cultuur toe te voegen;
    - Verkeer te faciliteren. Einsteindreef blijft een stedelijke verbindingsweg (toekomstige Stadsboulevard), waarbij door herordening functies toegevoegd kunnen voegen;
    - Het groen te verbeteren door dit een functie te geven voor bewoners.

En vervolgens constateren wij in de reactienota en de aangepaste versie van de RSU:

- Dat het Plan Einsteinkwartier in onderdelen wordt gekoppeld aan andere ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van het winkelcentrum en de NRU.
- Dat er wel instemming is om de barrièrewerking Einsteindreef op te heffen.
- Dat dit niet heeft geleid tot een aanpassing van de RSU. Nog steeds wordt de verdichting tussen station en winkelcentrum wordt genoemd, maar de Einsteindreef als potentiële ontwikkellocatie wordt niet genoemd.

Ons aanbod:

Wij zien het Plan Einsteinkwartier als een kwaliteitsimpuls voor Overvecht: haalbaar en betaalbaar door toevoeging functies (met o.a. grondexploitatie). Wij zien het ook als een integraal plan, waarin stedelijke ontwikkeling en mobiliteit in samenhang uitgewerkt

worden. Wij zijn van mening dat het dus een gemiste kans is als het Plan Einsteinkwartier wordt opgeknipt en daarmee een versnippering van oplossingen wordt. Juist de totaaloplossing maakt het haalbaar.
Wij zijn dus van mening dat het Plan Einsteinkwartier, dat nog een concept is waar wij inmiddels steeds meer kansen in zien – tot en met het Henri Dunantplein - , het waard is om als totaalconcept te onderzoeken. En juist daarom moet het (als onderzoek) worden opgenomen in de RSU.
Wij willen graag met u van gedachten wisselen over het concept en meedenken over de verdere invulling van het Plan Einsteinkwartier.

Aan: Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Verzonden via: rsu@utrecht.nl

Utrecht, 9 maart 2021

Betreft:
Inspraak op concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Geacht college,

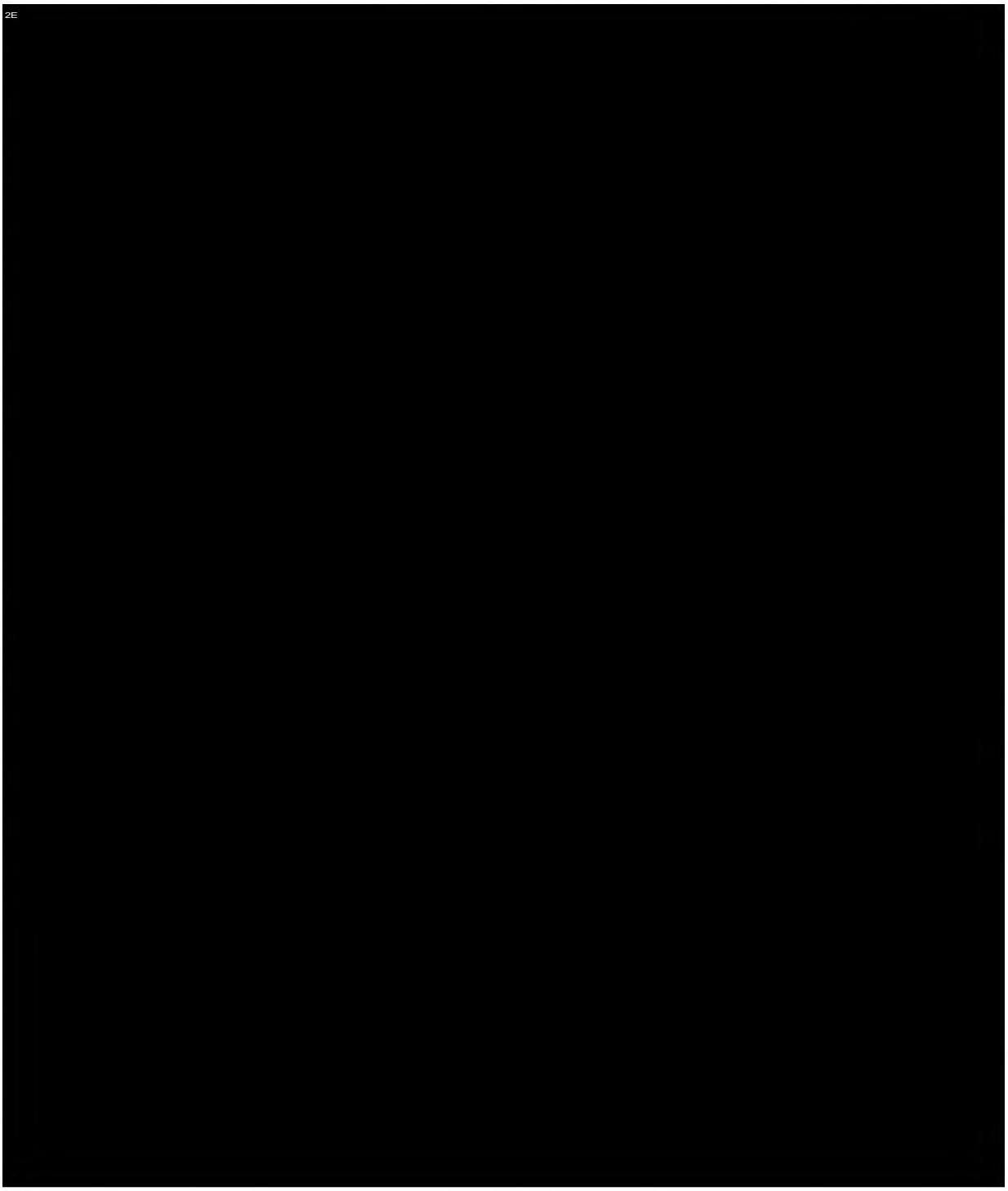
In deze zienswijze van Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht op het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) kijken we vooruit naar Overvecht over 20 jaar. De wijk heeft een transformatie ondergaan en kenmerkt zich door bewoners van diverse achtergronden en met verschillende motieven om er te wonen. Hierna worden enkele bewoners beschreven.

Daarna gaan we in op de onderwerpen:

A. De locatie Overvecht
B. Stedenbouw algemeen Utrecht en specifiek Overvecht
C. Wonen en gezondheid
D. Werken en voorzieningen
E. Mobiliteit
F. Duurzame energie
G. Natuur(lijk) kapitaal
H. Overig / uitvoerend en overkoepelend

Enkele bewoners van Overvecht in 2040




2E


2E



Vanuit de beleving van bovenstaande bewoners kijken we wat de wijk nu al biedt, wat er nu ontbreekt en waarin de RSU 2040 wel of niet voorziet. We geven een algemene reactie en een reactie op specifieke onderdelen. Om tot slot een voorzet te doen voor het vervolg.

NB.
Gezien het tijdspad van de inspraakperiode van de RSU hebben we in onze zienswijze op het mobiliteitsplan geen reactie kunnen geven op de samenhang met de RSU. Wij zullen in deze zienswijze aanvullende punten op mobiliteitplan meenemen, zoals wij hebben aangegeven in onze reactie op het mobiliteitsplan 2040.

Totstandkoming zienswijze

Het Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht hebben met betrokken bewoners en ondernemers deze zienswijze opgesteld. In de dialoogavond van het Wijkplatform op 8 februari 2021 is informatie gevraagd waarna betrokken bewoners op onderdelen hun reactie hebben gegeven op de RSU 2040. Deze reacties zijn samengevoegd in deze zienswijze.

Wij verzoeken u in een volgende fase per onderstaand punt een reactie te geven in een tweekolommenstuk.

A. Locatie Overvecht heeft veel te bieden, als ….

Overvecht heeft een goede ligging ten opzichte van binnenstad, OV, rijkswegen en biedt naast groen en blauw in de wijk (diverse parken en groen- en blauwverbindingen) ook natuurgebieden in de omgeving zoals de Oostelijke Vechtplassen, het Westelijk deel van de Utrechtse Heuvelrug en natuur/recreatieplekken zoals het Noorderpark en de Maarsseveense plassen. Daarnaast kan de Nieuwe Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed) een impuls geven aan meer recreatie en toerisme (als overloop voor de binnenstad) met behoud van de historische waarde. Met de toevoeging van de nog ontbrekende elementen uit de Utrechtse Barcode uit de RSU wordt de wijk in de toekomst aantrekkelijk voor bewoners. Elementen die nu nog ontbreken en die toegevoegd dienen te worden:

1. Werkplekken en cultuur toe, waardoor de wijk ook in economisch opzicht aantrekkelijk wordt.
2. Voorzieningen voor Voortgezet Onderwijs.
3. De te benutten mogelijkheden van de Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed). Maak van de Forten in en om Overvecht een toeristische trekpleister

met recreatie (van Noorderpark) als overloop voor de toeristen in het centrum en voor de economische impuls in de wijk Overvecht. NB. "*De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes zijn genomineerd als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed*." Deze kwaliteiten zijn wel vermeld bij andere wijken, maar niet bij Overvecht. Waarom niet?

Hieronder gaan we verder in op een aantal onderdelen om te voldoen aan Gezond Stedelijk Leven voor Overvechters.

B. Stedenbouw algemeen Utrecht en specifiek Overvecht

2E gaat met de fiets van huis naar een werkplek in het Einsteinkwartier waar hij ook een vergaderruimte kan huren. Hier ontmoet hij zzp-ers en de omgeving is inspirerend. Tijdens de lunch zijn er veel mogelijkheden om een broodje te halen en een ommetje te maken of om een terrasje te pakken.
De vrienden van 2E komen met de auto of met het OV. De auto wordt geparkeerd in de parkeerplaats onder de overkluisde Einsteindreef en vrienden nemen vanaf intercity stations Zuilen of Overvecht het HOV naar de Einsteindreef. Daar ontmoeten ze elkaar in een van de aanwezige trendy lunchrooms in het Einsteinkwartier.

4. Het gebied rondom het Shoppingcenter Overvecht wordt een van de vijf centra in Utrecht. En wat heeft zo'n centrum in Overvecht dan te bieden? De RSU beperkt zich tot de verdichting tussen station Overvecht en het Shoppingcenter en een HOV lijn. Dit alles is onverenigbaar met het behouden van het groen, wat ook een uitgangspunt is in de RSU. De huidige verbinding tussen het station en het Shoppingcenter is een groene zone, belangrijk voor zowel ecologie als de beleving van de buitenruimte voor de mensen die in een hoogstedelijke omgeving wonen. Die groene zone moet (conform de Utrechtse Barcode) behouden worden en daar past geen verdichting. Daarom stellen wij het *plan Einsteinkwartier* voor met écht een ambitie voor een centrumgebied in Overvecht,waarin inspirerende werkplekken en ontmoetingsplekken te vinden zijn tussen stedelijk wonen.

Plan Einsteinkwartier
De huidige Einsteindreef is een 2 x 2 weg (met extra rijstroken bij de kruisingen) en een brede middenberm. De Einsteindreef is een barrière tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid. Die barrière wordt nog groter door de toename van verkeer als gevolg van de opwaardering NRU en het concept dat auto's zo lang mogelijk op de Ring moeten rijden, voordat ze naar de bestemming binnen de Ring gaan. Wij stellen voor de Einsteindreef te transformeren naar het Einsteinkwartier, een mobiliteitshub met wonen, werken en recreëren. Dat geeft op diverse aspecten (wonen, wijkeconomie, cultuur, OV) een stimulans aan de wijk zodat deze aantrekkelijk is voor een variatie aan doelgroepen. Ruimtelijk betekent dit:

- Het doorgaande verkeer gaat via de Einsteindreef verdiept (in tunnels of onder overkappingen) rechtdoor. Het wijkverkeer gaat enkelbaans via een 30 km weg op maaiveld over de Einsteindreef en heeft de mogelijkheid om af te slaan bij de kruisingen.
- Het HOV (later misschien een tram) krijgt een halte bovengronds op maaiveld ter hoogte van het Shoppingcenter en is gemakkelijk en veilig toegankelijk voor voetgangers. De wegen op maaiveld zijn immers 30 km wegen.
- Voor voetgangers en fietsers zijn er goede verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid.

- Ook de OV verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid ondervinden weinig hinder van het doorgaande verkeer.
- Doordat het doorgaand verkeer verdiept is, is er minder verkeersruimte op maaiveld nodig. De vrijkomende ruimte is voor het wijkverkeer en veel ruimte kan worden benut voor stedelijke bebouwing met behoud van groene kwaliteit.
- De stedelijke bebouwing bestaat uit woningen, werkplekken en plekken voor maatschappelijke voorzieningen en cultuur (waaronder een bioscoop). Door de hoogbouw kunnen veel woningen van de ambitie uit de RSU worden toegevoegd. Met daktuinen wordt het aantrekkelijk voor bewoners die houden van zo'n stedelijke omgeving. De gebouwen zijn duurzaam en voorzien van zonnepanelen en energie seizoensopslag.
- Tussen de bebouwing is er ruimte voor groen en is er een goede verbinding met de groenstructuur (Groene Lint).
- Het Groene Lint door de wijk biedt de mogelijkheid om vanuit de stedelijke omgeving snel naar natuurgebieden of recreatiemogelijkheden in de omgeving van de wijk te gaan (richting Oud Zuilen en de groene Vecht, Noorderpark en Maarsseveen).
- De prostitutiezone heeft een plek elders gevonden en is niet meer naar Overvecht teruggekeerd. In plaats daarvan is de Vechtzone een groen-blauwe zone geworden met hoge biodiversiteit en recreatief en sportief gebruik. Langs de Einsteindreef is bebouwing gekomen.

Volgens het uitgangspunt van de tien-minutenstad en de barcode moeten wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit in evenwicht zijn. We constateren dat er nu al te weinig werkplekken zijn en te weinig culturele voorzieningen. Het is dus onbegrijpelijk dat in de RSU 2040 daar voor Overvecht zo weinig aandacht aan wordt gegeven. Het Plan Einsteinkwartier zoals hierboven geschetst kan daar juist in voorzien.

C. Wonen en gezondheid

2E heeft haar ommetjes in de wijk. Er is veel variatie en ze hoeft niet steeds dezelfde route te lopen. Mocht zij wat minder goed ter been worden, is een ommetje met een rollator goed te doen.
2E loopt via het Groene Lint naar het Noorderpark om te joggen. Soms loopt hij via een van de trapveldjes waar hij in zijn jeugd dagelijks te vinden was. Dan wil hij nog wel eens een balletje trappen met de jongens.
2E geniet van haar tuin, maar voor haar kinderen is de Stadsboerderij pas echt genieten. Als ze iets minder tijd heeft gaat ze met de kids naar het speelplekje om de hoek. In de zomer helpt ze mee om het pierenbadje te onderhouden.

5. Verdichting en menging is niet automatisch een verbetering en leidt niet automatisch tot een inclusieve stad. Er is een grote behoefte aan betaalbare huur- én koopwoningen binnen Utrecht. Voorkomen moet worden dat het wonen in de stad alleen voor draagkrachtige bewoners beschikbaar is. Voor de ruimtelijke keuzes dient rekening gehouden te worden met de ambitie om sociale huurwoningen meer over de stad te spreiden. In Overvecht is het belangrijk dat bewoners een wooncarrière kunnen maken in de wijk. Daarvoor zijn diverse woonvormen nodig. Niet alleen de woonvorm maar ook de (financiële) toegankelijkheid moet het mogelijk maken om die carrière te maken. Ook lagere en middeninkomens moeten in de wijk of de stad kunnen blijven wonen.

6. Het is niet wenselijk om bij nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande groen, ook aan parkranden en groene linten, aan te tasten. Voor prettig wonen vervullen met name die groene ruimten en speelplekken bij hoogbouw een belangrijke rol. Het groen in Overvecht is een kwaliteit die hoog wordt gewaardeerd. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met *"ruimtelijke spreiding van het groen"* (opgave Overvecht, pag. 140). Met name bij verdichting in Overvecht is het juist belangrijk om de groenstructuur te behouden en te versterken, waarbij de parken hun omvang behouden. Voor de leefbaarheid en gezondheid van bewoners (van alle leeftijden) zijn de plekken voor ontmoeten, ontspannen en bewegen belangrijk. Vooral voor kinderen zijn de speelruimtes belangrijk om voldoende mogelijkheden te hebben om te bewegen (zoals beschreven in paragraaf 4.2.5). Inpassing van bebouwing en infrastructuur moet zeer zorgvuldig afgewogen worden en mag niet ten koste gaan van die functies (groen, ontmoeten, ontspannen en bewegen) in de openbare ruimte.
7. Verdichten en verstedelijken in het gebied tussen Station Overvecht en het Shoppingcenter staat op gespannen voet met het behouden van het groen in Overvecht Zuid.
8. *"In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050"* (pag. 142). De Brailledreef en het terrein van de RWZI kunnen in de toekomst worden ingevuld met de uitbreiding van het centrumgebied Overvecht in combinatie met een groene- of groenblauwe verbinding met de Vecht. Daarmee dient nu al rekening te worden gehouden. Voorkomen moet worden dat door de inpassing van (H)OV en de inrichting van de Stadsboulevard Brailledreef straks een barrière ontstaat tussen het nieuwe woon/werkgebied en het Shoppingcenter Overvecht.
9. Overvecht heeft een mix van verschillende woningtypen: grondgebonden woningen, laagbouw appartementen en hoogbouw appartementen. Het is wenselijk dat deze mix blijft bestaan om wooncarrière te kunnen maken. Voor de inpassing met hoogbouw moet rekening worden gehouden met de wensen van privacy bij grondgebonden woningen en behoud van leefkwaliteit van de omgeving en landschap.
10. Het is wenselijk bebouwing zodanig te ontwerpen dat er flexibiliteit mogelijk is in woonvormen, afhankelijk van de behoeftes die er zijn.
11. Het is aan te bevelen duurzame gebouwen met architectonische kwaliteit toe te voegen, vergelijkbaar met het C&A gebouw dat inmiddels op de gemeentelijke momentenlijst staat.

D. Werken en voorzieningen

2E werkt in het Einsteinkwartier en heeft daar alles om de hoek, een fitness, horeca, winkels en de bioscoop, waar hij met vrienden naar toe gaat.
2E vindt het fijn dat er zoveel voor de kinderen te doen is in de wijk. Ze hebben zwemles in De Kwakel en als ze iets groter zijn kunnen ze kiezen uit veel binnen- en buitensporten. De kinderen kunnen later naar het voortgezet onderwijs in de wijk gaan.
2E heeft wat problemen met haar gezondheid en haar voorzieningen zijn om de hoek. Voor de sociale contacten gaat ze naar de buurthuiskamer en met vriendinnen naar het cultuurhuis.

12. Bij de Opgave Overvecht (Pag 140) staat: *"Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een lichte toename in de wijkeconomie."* Voor de flexibiliteit dient te worden gedacht aan meer mogelijkheden om de plinten in te vullen

dan alleen met werklocaties. Mocht de levendigheid niet door werklocaties ingevuld kunnen worden, dan zijn andere soorten invulling gewenst om toch de levendigheid te krijgen.

13. In vergelijking met andere wijken ontbreekt in de wijk Overvecht een programma met cijfers over de te verwachten groei in arbeidsplaatsen. Op pagina 160 is de verwachting dat er 0 (nul) arbeidsplaatsen bij komen. Dit is niet alleen een tekortkoming in de RSU, maar ook illustratief voor het ontbreken van een ambitie om de wijk minder kwetsbaar en juist welvarender te maken. Wij pleiten er dan ook voor om ons voorstel Einsteinkwartier serieus uit te werken en echt te werken aan werk voor Overvechters. Toevoeging van verzamelgebouwen en cultuur (zoals in Plan Einsteinkwartier) levert ook wijkeconomie op.
14. De verwachting is dat meer mensen gaan thuiswerken (zeer waarschijnlijk de trend na corona). Vanwege beperkte werkruimte in de eigen woning en voor de behoefte aan ontmoetingsplekken zijn in of nabij de verzamelgebouwen (bedrijfjes, zzp-plekken, vergaderplekken etc) ook faciliteiten van horeca en sport nodig. Voor jonge ouders is een kinderopvang in de nabijheid nodig.
15. Maak het centrumgebied Overvecht multifunctioneel met een breed aanbod winkels en maatschappelijke en ontspanningsvoorzieningen (cultuur en sport) voor diverse doelgroepen in de wijk.
16. Nader onderzoek is nodig voor de winkelstrips. Kunnen deze bijvoorbeeld omgezet worden naar woon/werkplaatsen voor kleine zelfstandigen? Dit vergroot de gebruiksflexibiliteit.
17. Verbeter de kwaliteit van het bedrijventerrein Overvecht door revitalisatie op het bedrijventerrein (bijv. met meer functies) en door toevoegen van woon/werklocaties langs de Franciscusdreef. Benut ook kansen voor opleidingsfuncties, broedplaatsen en leer/werkplekken (voor bijvoorbeeld de maakeconomie) op het bedrijventerrein. Meer verbinding (samenwerking en kansen benutten) tussen de wijk en bedrijventerrein is gewenst. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein vraagt verbetering. Een goede (H)OV verbinding en een opwaardering van de NRU zijn daarvoor belangrijke stappen. Zie ook onderdeel Mobiliteit.
18. Uitbreiding van zwembad De Kwakel is een goed plan, waarbij het wenselijk is dat er ook een buitenbad komt dat bijvoorbeeld in de winter overdekt kan worden.
19. Uitbreiding veldsporten is goed, waarbij een zorgvuldige inpassing van sportvelden in het Noorderpark nodig is, met aandacht voor de vervoersstromen. Dit gebied moet breed toegankelijk zijn en sportvelden verkleinen het vrij toegankelijke recreatiegebied. Op dit moment zijn sport, spel en ontspanning voor iedereen toegankelijk en sportvelden (gekoppeld aan sportverenigingen) zijn beperkt toegankelijk.
20. Toevoegen Urban Sport (met diverse – informele – buitensportmogelijkheden) biedt meer mogelijkheden en is toegankelijker. Behoud en versterk de informele buitensportmogelijkheden in de wijk en voeg deze toe in het Noorderpark.
21. Voor de voorzieningen wordt in de eerste plaats honk- en softbalvelden genoemd. Wij pleiten ervoor om in samenspraak met jongeren te kijken naar wat zij willen. Zijn dat de honk- en softbalvelden?

E. Mobiliteit

2E vindt de 30 km straten prettig en veilig voor haar kinderen. Met haar man maakt ze gebruik van deelmobiliteit met diverse buren in haar buurt.

[redacted] heeft juist voor Overvecht gekozen vanwege de autobereikbaarheid van de wijk, naast het wonen in een stad waar veel te doen is.
[redacted] doet alles op de fiets en ze vindt het prettig dat ze de keuze kan maken voor fietsen in en door het groen en voor sociaal veilige fietsroutes langs bebouwing. Die laatste routes neemt ze 's avond als het donker is.

22. De gemeente gaat uit van twee hoofdstructuren (Pag. 7): de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Dit pleit voor het volgende:
    a Voor de inpassing van HOV tussen NS Overvecht en NS Zuilen en Leidse Rijn (het wiel) is het noodzakelijk nu al het traject in te tekenen. Wij pleiten ervoor dat het traject ook via de Franciscusdreef gaat vanwege de verschillende publiekstrekkers nu en in de toekomst. Denk daarbij aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein.
    b Tussen NS Overvecht en het Shoppingcenter lijkt de ruimte al drie keer ingevuld te worden: verdichting (verstedelijking), OV en groen. Hier moeten nu al keuzes gemaakt worden.
    c Voor de inpassing van een HOV (spaak) naar het Centrum dient nu al rekening gehouden te worden met een mogelijke tramverbinding in de toekomst. De route moet nu al ingetekend worden.
    d Voor de mobiliteitstransitie van auto naar fiets is het noodzakelijk om met prioriteit de fietsstructuur uit te werken, zodat wordt voorkomen dat bij verdichting of aanpassing van de openbare ruimte de fietsstructuur onherstelbaar wordt aangetast of alleen met extra kosten kan worden hersteld. Hierin tevens de *"spreiding van het fietsverkeer"* meenemen (= opgave voor Overvecht, pag. 140).
23. In de Opgave voor Overvecht staat op pag 140: *"Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor."* Onduidelijk is wat de opgave is voor de verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Er ontbreekt daar wel een goede fietsverbinding langs de Demkabrug met Lage Weide. Ook de fietsverbinding vanuit Overvecht naar Maarssen over het Amsterdam-Rijnkanaal is ondermaats en kan worden verbeterd.
24. Verbeter het openbaar vervoer door op beide stations NS Overvecht en Zuilen stops te laten maken door intercity treinen.
25. Wij voorzien na de aanpassing van de NRU betere verbindingen tussen wijk en Noorderpark en met verkeerstechnologie etc zoals mobiliteit in 2040 dat nodig heeft. Wij blijven bij een opwaardering pleiten voor een verdiepte aanleg over het gehele traject, bij voorkeur in een tunnel. Elke aanpassing van de NRU mag niet verhinderen dat het bij een toekomstige ontwikkeling een verdiepte weg of tunnel wordt. Alleen dan kan de opwaardering hand in hand gaan met gezond stedelijk leven langs de NRU.
26. Op pagina 142, punt 7 staat: *"Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden."* Hiermee lijkt het dat de opgave voor Overvecht nodig is voor Noordoost. Wij pleiten ervoor dat het doel ook geldt voor de omwonenden van de NRU in Overvecht.
27. Wat er ook met de NRU gaat gebeuren, de barrièrewerking moet worden verminderd en de verbindingen voor langzaam verkeer langs en over de NRU moeten worden verbeterd.
28. De aanpassing van de Einsteindreef naar een Einsteinkwartier (zoals eerder beschreven) biedt de mogelijkheid om de barrièrewerking van de Einsteindreef te verminderen en tegelijkertijd verdichting en opwaardering van het centrumgebied Overvecht te realiseren.

29. Voorkomen moet worden dat de Brailledreef een barrière gaat worden. Zie ook punt 8.
30. Als het natuurgebied Oud Zuilen wordt ingericht als toegankelijk landschapspark met groen/recreatief programma, verbeter dan de oversteekbaarheid van de Franciscusdreef, met name vanuit de 1e Polderweg naar de 2e Polderweg.

F. Duurzame energie

2E woont in een nul op de meter woning. De woningbouwcorporatie heeft de verduurzaming uitgevoerd met de renovatie.
2E woont in een woning die is aangesloten op de warmte die uit het water van de Vecht wordt gewonnen. Deze warmtevoorziening is vanuit een buurtinitiatief opgezet.
2E woont in een duurzame woning in het Einsteinkwartier.

31. Utrecht heeft onvoldoende ruimte om voor 100% zelf in duurzame energie te voorzien en er is nauwelijks aandacht voor de ongelijktijdigheid van productie en afname van elektriciteit. Voor de seizoensverschillen in vraag en aanbod is echter wel degelijk een ruimtelijke visie nodig. De beperkte aangewezen ruimte voor warmte-koude-opslag en warmtebuffers lijkt weinig onderbouwd. Er wordt 14 ha. genoemd, maar waar is dat op gebaseerd? Ook voor zonnestroom zal energiebuffering nodig zijn.
32. Zet meer in op het benutten van mogelijkheden om bijvoorbeeld PV-panelen ruimteneutraal te installeren op bestaande en nieuwe daken van woningen, kantoren, bedrijfsgebouwen, scholen etc..
33. Er komen allerlei initiatieven die onderzoeken of bewoners lokaal voor hun buurt een eigen warmtevoorziening kunnen creëren. Met het ruimtebeslag dat daarbij hoort. Bij een visie op duurzame energie mag dit niet onbenoemd blijven in de RSU. In de illustratie op pagina 23 van de RSU wordt de suggestie gewekt dat ook de opwek van energie binnen 10 minuten van de woning komt. Dit betekent dat er ook ruimte moet zijn voor lokale kleinschalige opwek en opslag van energie.
34. Het Noorderpark is aangewezen als potentieel gebied voor windmolens (Illustratie pag. 115), maar in het overzicht op pagina 158 ontbreken deze molens. Om hoeveel molens gaat het? Het zomaar aanwijzen van een zoekgebied voor windmolens kan tot veel maatschappelijke onrust leiden. Om onnodige onrust te voorkomen kan men maar beter concreet zijn over wat de ambities zijn en geen ambities te presenteren die op voorhand strijdig zijn met andere uitgangspunten en randvoorwaarden. De plannen voor windmolens moeten aansluiten bij de Regionale Energiestansitie van U16, waarin geen ruimte lijkt te zijn voor windmolens in het Noorderpark op grond van de gemeente Utrecht. De raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU van 22 januari 2021 brengt alleen maar meer onduidelijkheid. Daarin staat:

    "In het Noorderpark ligt een stukje cultuurhistorisch landschap. Het is onze ambitie om respectvol om te gaan met deze waardevolle gebieden. Daarbij trekken we samen op met de provincie. In de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht is namelijk opgenomen dat zonnevelden en windmolens in deze gebieden alleen toegestaan zijn als de door de provincie beschreven waarden van erfgoed en natuur voldoende beschermd worden. Dit is een voorwaarde die realisatie van energieproductie in deze gebieden extra moeilijk maakt. Het is niet op voorhand zeker dat het lukt om voldoende maatregelen te bedenken waarmee deze waarden voldoende beschermd worden.
    Het is formeel niet uitgesloten dat windmolens mogelijk zijn in gebieden met een dubbele beschermde status, bijvoorbeeld natuur en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In deze gebieden moet echter met zoveel maatschappelijke waarden

rekening gehouden worden, dat het voor initiatiefnemers weinig kansrijk is om een levensvatbaar initiatief te ontwikkelen. Wij kiezen er daarom voor om windmolens uit te sluiten in gebieden die op meer dan één thema bescherming genieten via het provinciale beleid."

En verderop staat:

"Selectie van zoekgebieden windmolens
Op basis van de afwegingen met betrekking tot afstand tot woningen en ecologische en cultuurhistorische belemmeringen zijn de volgende locaties niet uitgesloten als locatie voor windmolens (zie figuur 1):

...
Noorderpark
...

Deze locaties zijn, met een abstractere begrenzing, opgenomen als zoekgebied voor duurzame energie in de concept RSU."

Wij concluderen dat dit zoekgebied onverenigbaar is met andere ambities en voorwaarden. In de tabel op pagina 158 van de RSU lijkt het dat er geen ruimtelijke opgave is voor energie in Overvecht. Hier moet meer duidelijkheid over komen.

G. Natuur(lijk) kapitaal

2E gaat naar de natuurtuin om eten te halen voor de gezamenlijke maaltijd.
2E leert haar kinderen hoe de tomaten groeien in haar tuin.
2E doet vrijwilligerswerk in de natuurtuin en helpt bewoners met het planten en opkweken van groenten. In de zomer kunnen bewoners helpen met het oogsten.

35. De gemeente kiest voor twee hoofdstructuren, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Daarnaast wordt ook in de RSU expliciet vermeld dat groen, landschap en water in en rond de stad een voorwaarde is voor een gezonde stedelijke ontwikkeling. Dit zou dan betekenen dat groen in Overvecht, zowel recreatief als non-recreatief behouden dient te worden. Dit staat op gespannen voet met de ambities voor verstedelijking. Als in de RSU wordt gesproken over '*Groen*', vallen hieronder dan ook groenstroken langs de kant van de weg, de oevers en andere kleinere groene elementen rondom bebouwing?
36. Er is verduidelijking nodig hoe de toename van multifunctioneel gebruik toch gecombineerd kan worden met bevorderen van de biodiversiteit en hoe dergelijk conflicterende belangen afgewogen en verenigd moeten worden.
37. In het programma op pagina 141 staat: *"Kwalitatieve verbetering groen Overvecht (0 hectare)"*. Waar is dit op gebaseerd? Wat is de norm waardoor er geen verbetering meer mogelijk of nodig is?
38. In de opgaven voor Overvecht wordt gesproken over *"versterken Parkranden"* en *"Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen"* (Pag. 140). Hoe kan de spreiding samengaan met verdichting van bebouwing en wat is er niet sterk aan de parkranden? Wij pleiten ervoor de omvang van de parken in stand te houden en niet te bebouwen.
39. Verdichting en verstedelijking staan op gespannen voet met klimaatadaptatie. Plas-dras gebieden en groen verdwijnen bij verdichting. Hier dient meer aandacht voor de te zijn en Overvecht wil haar potentie voor klimaatadaptatie met groen en water in de wijk behouden en versterken. Hoe denkt de gemeente dat op te lossen bij verstedelijking?

40. Voor het Noorderpark wordt gedacht aan een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie. Daar moet aan worden toegevoegd dat er ook (stilte)gebieden zijn voor fauna en waar ook de mens profiteert van rust en ruimte. Toename van functies recreatie en sport staan op gespannen voet met het beschermen van de natuur en behoud van stilte, rust en ruimte. Hoe worden dergelijke belangen afgewogen en verenigd?
41. Ook binnen de wijk moeten de ecologische zones beschermd worden. De groene gebieden niet alleen inrichten voor de recreatie en ontspanning van de bewoners, maar ook voor flora en fauna. Besteed daarbij ook aandacht aan lichtvervuiling.
42. Uitbreiding van de groene scheg langs de Vecht is naar ons oordeel niet te combineren met een prostitutiezone in datzelfde gebied. Terugkeer van de prostitutiezone betekent een aanslag op de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit in een groot deel van de Vechtzone.

H. Overig / uitvoerend en overkoepelend

43. Er zijn twijfels over de haalbaarheid van de ambities. De beschikbare ruimte is schaars en de financiële middelen zijn nog niet beschikbaar. Voor de verbonden stad is ruimte voor de OV-tracés nodig en door meer stedelijke kernen zal niet meer ruimte ontstaan. Het is niet duidelijk hoe dan aan de barcode voldaan kan worden. Voor de inpassing dient steeds vanuit de verschillende perspectieven de ruimte benut te worden. Hier zit een grote spanning in de haalbaarheid van de visie. De RSU is daardoor vooral een papieren werkelijkheid op basis van ambities. Daar is niets op tegen indien er ook aandacht is voor de beperkingen in middelen en bij keuzes in de realiteit. Dat is in het document niet voldoende belicht.
44. In zijn algemeenheid ontbreekt de cijfermatige onderbouwing. Hierdoor is het onnavolgbaar of Utrecht straks op de route ligt en wat in de uitvoering aangepast moet worden om het streefbeeld te halen.
45. In paragraaf 7.2 wordt de afhankelijk van toereikende investeringsmiddelen benoemd. Daarnaast wordt ook een wederkerige afhankelijkheid aangegeven van de ontwikkeling van het wiel met spaken en de gebiedsontwikkelingen. Dit brengt ons op de gedachte - plat gezegd - "Eerst zien, dan geloven".
46. In fase 2 komt Overvecht voor het eerst aan bod. De grotere ontwikkelingen in deze fase vinden plaats in onder andere delen van Overvecht-Noord. Zo kenmerkt de groenopgave zich vooral door voorbereidingen van Het Groene Lint. Daarnaast wordt in deze fase ook genoemd dat ongeveer 6000 banen worden toegevoegd, echter bij de opsomming ontbreekt Overvecht, waar het percentage uitkeringsgerechtigden het hoogst is. Zie ook onze reactie in het onderdeel Werken en voorzieningen.
47. In fase 3 wordt de spaak richting Overvecht ontwikkeld. Zoals eerder aangegeven dient de mobiliteitsstructuur eerder uitgewerkt te worden om te voorkomen dat de inpassing niet meer mogelijk is vanwege andere invulling van de ruimte. Zie ook onze reactie in het onderdeel Mobiliteit.
48. Plaats de uitvoering van RSU onder de regie van een programmabureau met een stuurgroep en programmamanager die de verbinding legt tussen diverse uitvoeringssporen, kansen benut en de samenhang en afhankelijkheden bewaakt.
49. Overweeg een gegarandeerde meerjaren financiering voor de projecten die de ruggengraat vormen en/of no regret zijn, los van de politieke besluitvorming van jaar tot jaar. Het is aan te bevelen financiering beschikbaar te stellen die meer continuïteit in de uitvoering biedt.

50. Welke bijsturingsmogelijkheden zijn er als woningbouw niet mogelijk op de gewenste schaal binnen Utrecht en gekeken moet worden naar uitbreidingsgebieden rondom Utrecht?

Tot slot

Het goede van de RSU is dat een visie is neergelegd die integraliteit als insteek heeft en dat ook inzichtelijk maakt. Echter de er aan ten grondslag liggende normen voor de barcode zijn helaas niet inzichtelijk en niet nader onderbouwd.
Het in de praktijk daadwerkelijk realiseren van deze integrale benadering vraagt in de voorbereiding en uitvoering om een nauwe samenwerking binnen het gemeentelijk apparaat in alle geledingen. Echter vanuit andere praktijkervaringen in de wijk moet er in alle eerlijkheid op worden gewezen dat (ook) bij de uitvoering van deze visie, gevaar van interne verkokering of onvoldoende afstemming op de loer ligt. Met als gevolg minder effectief besteden van gemeenschapsgeld en risico van verspilling. Wij vragen daarom extra aandacht voor een integrale sturing door een programmabureau met voldoende bevoegdheden en middelen.

Samenvattend vinden wij dat de ambitie voor Overvecht ondermaats is en wij presenteren in het Einsteinkwartier een alternatief. Daarin komen niet alleen ambities samen die in de RSU staan, maar vullen wij die aan met elementen die nu ontbreken en straks volgens de Utrechtse Barcode essentieel zijn voor gezond stedelijk leven in Overvecht.

Wij zijn uiteraard bereid om mee te denken in de ruimtelijke invulling van het Einsteinkwartier en om andere punten uit deze zienswijze toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Bewonersplatform Overvecht
2E



2E
Wijkplatform Overvecht
2E

---

p/a 2E 2E
2E Utrecht
info@bewonersplatformovervecht.nl
www.bewonersplatformovervecht.nl

Het Bewonersplatform Overvecht is een bundeling van actieve en betrokken bewoners in de wijk Overvecht. Het Bewonersplatform Overvecht is als stichting ingeschreven bij de KvK onder nummer 30201583

p/a 2E 2E
2E Utrecht
info@wijkplatformovervecht.nl
www.wijkplatformovervecht.nl

Wijkplatform Overvecht verbindt bewoners, gemeente, bedrijven en professionals. Wijkplatform Overvecht is als vereniging ingeschreven bij de KvK onder nummer 78322774

Van: [redacted] <[redacted]@gmail.com>
Verzonden: zondag 13 juni 2021 19:23
Aan: gemeenteraad@utrcht.nl; !Gemeenteraad <Raadsleden@Utrecht.nl>
CC: Milieugroep Zuilen <leden@milieugroepzuilen.nl>; wijkplatform@utrechtnoordwest.nl
Onderwerp: Opnieuw windmolens op Lage Weide?

Geachte leden van de Gemeenteraad Utrecht

Ik verwijs naar aangehechte brief en presentatie.

Met vriendelijke groet,

namens verschillende organisaties/netwerken die bewoners vertegenwoordigen

[redacted],

Buren van Lage Weide

Aan: raadsleden@utrecht.nl, gemeenteraad@utrecht.nl

CC: leden@milieugroepzuilen.nl, wijkplatform@utrechtnoordwest.nl

Utrecht, 13 juni 2021

Onderwerp: Weer windmolens op Lage Weide?

Geachte leden van de gemeenteraad Utrecht,

Sinds januari 2021 circuleert een raadsbrief waarin tot ieders verbazing Industrieterrein Lage Weide tot zoekgebied is verklaard voor windenergie. Zeker tot eind 2018 was Lage Weide uitgesloten van plannenmakerij voor hoge windmolens vanwege de ervaringen in de periode 2011-2014. Terecht, het besluit van de gemeenteraad uit januari 2014 sprak voor zich. Na twee jaar onrust in de omliggen wijken was dankzij stedelijk protest en uitgebreid onderzoek door de gemeente (naar de effecten op de leefomgeving) vast komen te staan dat betrokken plan en business case niet rond waren te krijgen. De provinciale staten sloten zich hierbij aan in november 2014 en schrapten 'windlocatie' Lage Weide.

Wat is er in 2021 anders? Of dusdanig anders dat de gemeente zonder politiek en publiek debat over heikele zaken als uitzicht, geluidsoverlast, dreigende gezondheidsschade, slagschaduw en waardedaling van woningen Lage Weide opnieuw kan opvoeren als 'windlocatie'? Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Bewoners en organisaties die bewoners vertegenwoordigen zijn niet uitgenodigd voor een Breed Stadsgesprek over de kwestie. Noch betrokken bij zuiver technocratische overwegingen rondom de keuze voor Lage Weide. Dat is niet alleen een gemiste kans, dat is helaas ook goed te horen aan de toon van de recente RIB (18 mei jl.) over zoekgebieden voor energie. Ook bij het online gesprek over duurzame energie, medio maart 2021, zijn bewonersorganisaties niet expliciet uitgenodigd. Toen wij ons persoonlijk en later zakelijk aanmeldden, bleken beide onlinegesprekken vol. Nu duikt er opeens een zoekgebied op rond de havens van Lage Weide, waarbij een grens van 400-450 meter tot woonhuizen wordt aangehouden. Dat is nog dichterbij dan in het plan uit 2014! Terwijl de tiphoogte van moderne windmolens een half keer hoger is geworden.

In bijgesloten presentatie (PPT) zetten we uiteen waarom u Lage Weide moet schrappen als zoekgebied voor hoge windmolens. Wat ons betreft is het onacceptabel dat de gemeente Lage Weide opvoert als zoekgebied voor windenergie in zijn RES-bijdrage, terwijl voor de hand liggende redelijke alternatieven nog niet breed zijn besproken. In de komende week zullen we contact opnemen met uw fractie voor een gesprek.

Met vriendelijke groet,

namens verschillende organisaties/netwerken die bewoners vertegenwoordigen

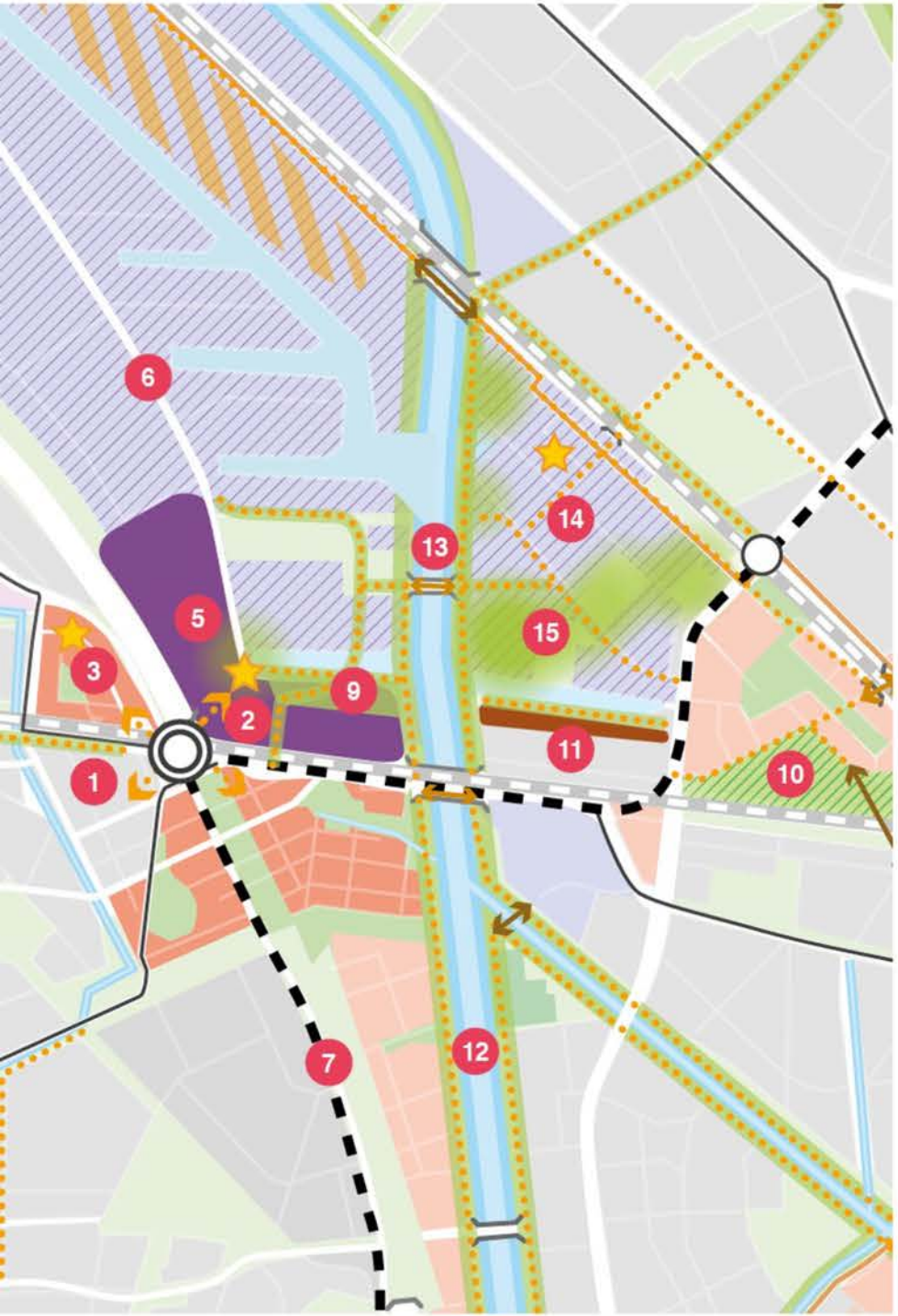
[redacted],

Buren van Lage Weide

Windmolens?
Op Lage Weide?

14 juni 2021

Buren van Lage Weide



Lage Weide is geschrapt als locatie voor windmolens

Op 30 januari 2014 stemde de Utrechtse gemeenteraad met grote meerderheid tégen het plan om zes 150 meter hoge windmolens op Lage Weide te plaatsen. Gebrek aan draagvlak onder omwonenden, ondernemers, wijkraden en buurgemeente Stichtse Vecht was een belangrijke reden dat dit plan niet doorging, maar niet de enige!

Zo kwam vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 een einde aan een slepend vraagstuk. Nota bene na ruim twee onzekere jaren voor omwonenden en na herhaalde oproepen aan politieke partijen om duidelijker te kiezen. Vervolgens schrapten ook de Provinciale Staten Lage Weide als locatie. In dat proces heeft Buren van Lage Weide zich namens duizenden omwonenden constructief en daadkrachtig geroerd.

In januari 2021 duikt Lage Weide weer op als ‘zoekgebied’, in meerdere stukken, bv de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Waarom? Onder wiens verantwoordelijkheid gebeurt dit? Dat wilen kiezers weten.

Aan de hand van 10 punten leggen wij nogmaals uit waarom hoge windmolens in dichtbebouwd stedelijk gebied geen goed idee is.

Geen windmolens op Lage Weide in 10 punten

Buren van Lage Weide

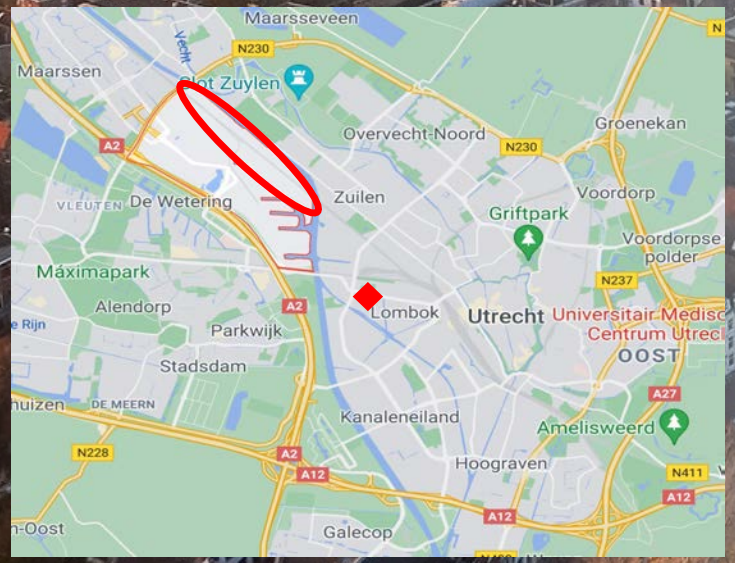
1. Lage Weide ligt middenin de stad
2. De toekomst van Lage Weide is divers
3. Windmolens = geluidsoverlast
4. Gezondheidsschade is ernstig
5. Slagsschaduw is ook overlast
6. Woning- en vastgoedwaardes dalen behoorlijk
7. Waar zijn de alternatieven?
8. Met SDE-subsidies worden nut en effectiviteit van windmolens op land onvoldoende aangetoond
9. Ook windmolens zorgen voor vervuiling en natuurschade
10. Er is geen noodzaak

1

Lage Weide ligt middenin de stad

Utrecht is een fijne plek om te wonen. Meer dan 360.000 mensen waarderen de stad als plek om ***gezond*** te wonen, te werken en te leven. Dat is ook de nieuwe ambitie van deze stad.

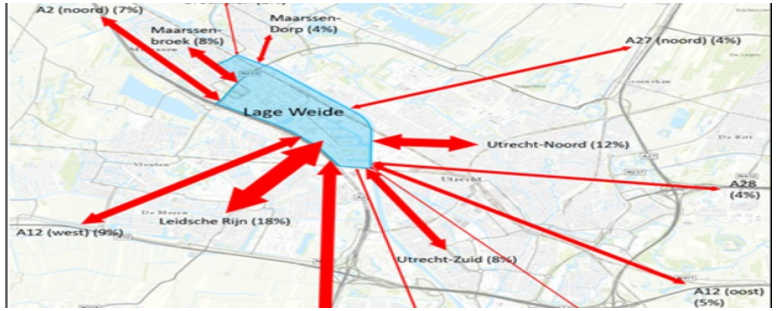
De stad groeit hard. Er zijn de nodige uitdagingen om die in de toekomst voor alle groepen als fijne en gezonde plek te behouden.



Zoekgebied windmolens Lage Weide

Geografisch middelpunt van de stad in 2020

Utrechters willen echte duurzaamheid. Het plaatsen van mega-windmolens met tiphoogte van 240 meter en schadelijke neveneffecten staat haaks op de idee van een gezonde en leefbare toekomst die we met elkaar nastreven.



2 De toekomst van Lage Weide is divers

Lage Weide is in 2021 een terrein met kantoren en bedrijven dat ligt ingeklemd tussen de oude stad, het nieuwere Leidsche Rijn en gemeente Stichtste Vecht.

‘Oud’ en ‘nieuw’ groeien naar elkaar toe. In de komende jaren zal Lage Weide transformeren van bedrijventerrein naar een multifunctionele omgeving, naar nieuw middenpunt van de stad.

Hoge windmolens maken geen onderdeel uit van deze nieuwe, duurzamere leefomgeving.









3

Windmolens = geluidsoverlast

Nieuwe windmolens hebben een masthoogte van 165 en een tiphoogte van 240 meter. Zoevend, laag frequent geluid is storend en tot in huis te horen. Vooral ‘s nachts. Dit komt als centrale klacht naar voren: bv in Houten, de Hoekse Waard.

Lees de ervaringen, luister naar omwonenden. Het is verontrustend dat overheden in Nederland zulke gevolgenen blijven toestaan.

Onderzoekers zeggen dat een veilige afstand tussen molens en bewoond gebied minimaal 1500 m bedraagt. Of 10 keer de tiphoogte.

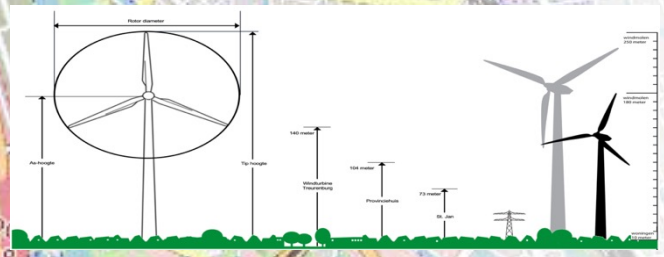
Zoekgebied windmolens Lage Weide

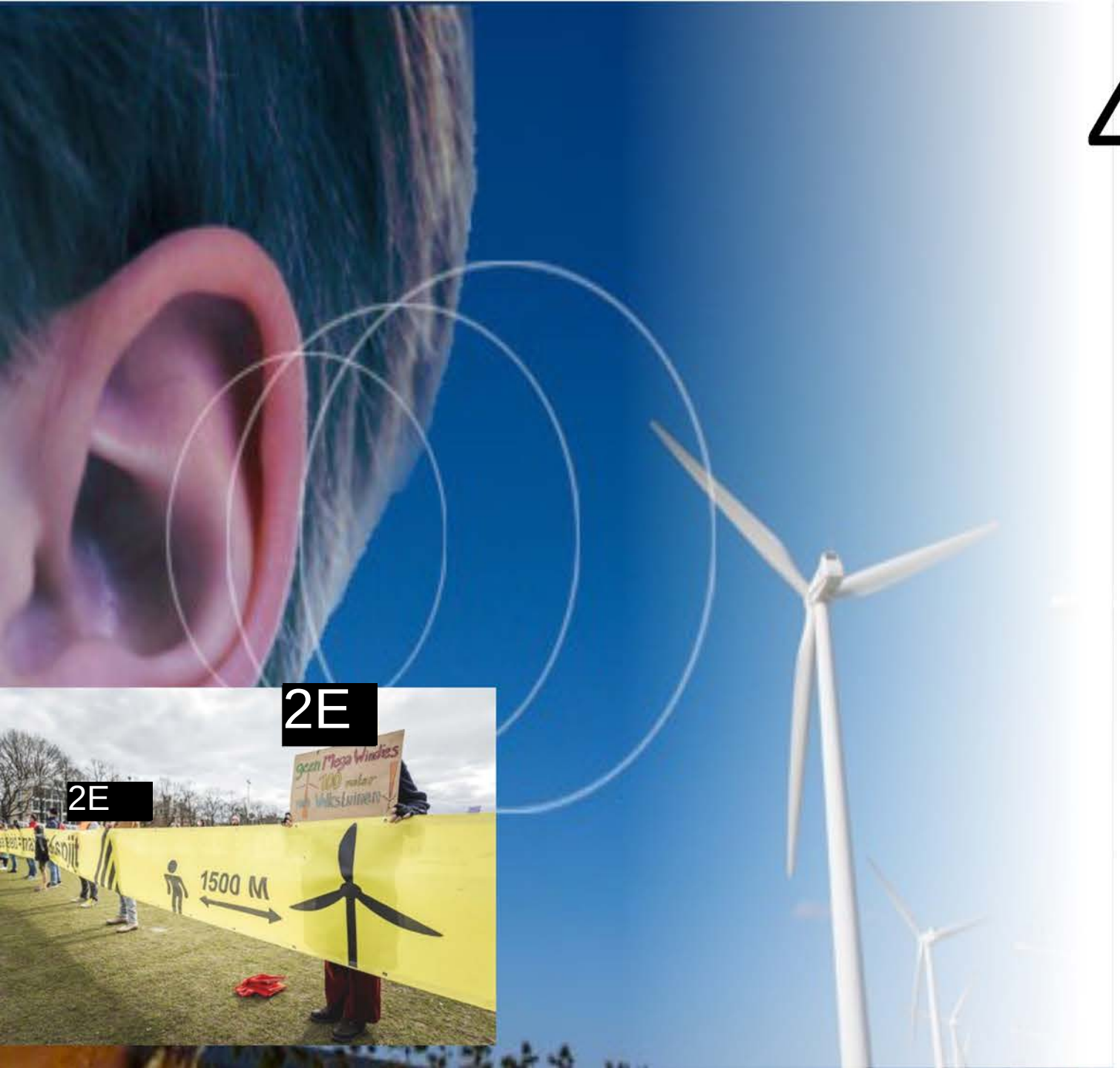
Afstand naar woonwijken

Bewoners rond Rijnenburg wijzen erop dat kritische geluidsrapporten uit 2018 en 2019 door het College van Utrecht worden gebagatelliseerd.

Alleen al in Zuilen, op 400 meter (!) afstand van de zoeklocatie, staan heel veel woningen. Wie wil de slaaprust van duizenden mensen verstoren met windmolens?







4 Gezondheidschade is ernstig

[redacted] (LUMC) et al. concluderen na een systematische review van 300 studies dat blootstelling aan windturbines ernstige gevolgen kan hebben voor de gezondheid.

Geluidsoverlast en blootstelling aan laagfrequent geluid leiden bij veel omwonenden tot verhoogd stressniveau, slapeloosheid, concentratieverlies, verhoogde druk op de oren/hoofd, hoofdpijn, depressie en een verhoogde kans op hartinfarcten bij bestaande hartklachten.

Hun advies is om windturbines op minimaal 1500m afstand van woningen te plaatsen.

Audioloog [redacted] (LUMC) pleit voor een minimale afstand van windmolens van 10 keer de ashoogte

Ook huisartsen wijzen op gezondheidsrisico's:
Artsen uit Noord en Ijburg: windmolens dicht bij woongebied wel degelijk riskant

'Windmolens maken wel degelijk ziek', [redacted] huisarts in Den Bosch

https://bit.ly/3uEUsxW .

Het RIVM gaf op 30 maart jl. toe dat onderzoek naar gezondheidseffecten ontoereikend is.

5

Slagschaduw is ook overlast

Waar windmolens verschijnen ontstaan problemen met slagschaduw.

Slagschaduw geeft het effect van een knipperende lamp en verschilt op basis van seizoen, zonstand en uur van de dag.

In de praktijk worden windmolens pas na klachten van omwonenden stilgezet, moderne systemen die de windmolen automatisch moeten stilzetten ten spijt.

Het plaatsen van minder windmolens draagt in de meeste gevallen niet bij aan een oplossing.



https://www.youtube.com/watch?v=LQCVX7NQ66M



6 Woning- en vastgoedwaardes dalen behoorlijk

Onderzoek van UvA en VU naar waarde van woningen toont een gemiddelde waarde-daling aan van 5%, in een straal van 2 km rond molens met tiphoogte vanaf 150 meter. Bij hogere molens neemt deze daling toe.

Voor Rijnenburg-Reierscop calculeert men een waarde-verlies van ruim €75 miljoen, rekening houdend met een eigen risico van 2%. Onderzoekers kunnen zich in die berekening vinden.

Voor Zuilen/Elinkwijk, Terwijde, Schepen-buurt, Lage Weide en Stichtse Vecht leidt elk plan tot hoge economische schadekosten gezien het aantal woningen en kantoren.
In 2014 is hier al uitgebreid op gewezen.



7

☀️ Waar zijn de alternatieven?

Het zonnige alternatief waarbij duurzame energie wordt opgewekt door zonnepanelen heeft in de hele stad potentie, zeker op overheidsgebouwen. Hoe staat het daarmee?

Bedrijven, de grootste energieverbruikers, blijven achter bij het verduurzamen van hun energiehuishouding. Hun bijdrage is 2% tov 7% door burgers, staat in een gemeenterapport. Naast een enkel groot initiatief op Lage Weide zijn veel bedrijfsdaken leeg. Waar bleef in de afgelopen 10 jaar *hét* zonnepanelen-alternatief voor Lage Weide?

Welk deel van de regionale energieopgave (RES) vullen overheden in met energiebesparingen?Welke plannen draagt Utrecht daarvoor aan?

Kiezers verwachten van politici inzicht in zinvolle duurzame alternatieven voor er zoekgebieden voor mega windmolens worden afgekondigd. Utrechters willen intelligent worden geïnformeerd, niet betutteld!



7a

☀ Het alternatief van Rijnenburg

Buren van Rijnenburg & Reierscop hebben vroeg in het proces een zonnealternatief omarmd dat 230 ha zonne-energie (160 GWh) omvat. Dit plan kan in fases worden uitgevoerd, grondeigenaren hebben er oren naar. Bovendien is het plan niet ongunstig voor noodzakelijke woningbouw.

Het Utrechts college steunt nu een plan met 45 GWh aan windenergie (3x15 GWh) en 18 GWh aan zonne-energie (26 x 0,7 GWh). Dit levert slechts 63 GWh op. Onzeker is of dit tot een haalbare windmolenopstelling kan leiden.

Opnieuw zeggen burgers hier tegen college en raad dat er niet naar hen wordt geluisterd.

Met een te sturende rol van overheden loopt Nederland het risico dat burgers gedemotiveerd raken om bij te dragen aan klimaatdoelen. Zo wordt de energietransitie ondergraven.



8 Met SDE-subsidies worden nut en effectiviteit onvoldoende aangetoond

Lage Weide is een windluw gebied.

Er wordt nu onvoldoende aangetoond dat windmolens op land in windluwe gebieden rendabel zijn, ook met subsidie. Of opwegen tegen duurzame alternatieven.

Op Lage Weide is de windsnelheid op 200 meter hoogte gem. 6-7 meter per seconde. Met risico's van stilstand, etc. leidt dit tot onderproductie en zwakke business cases.

Het subsidiëren van windmolens in windluwe gebieden is verspild publiek geld.

Rapport: 'Vergelijkend onderzoek: Windturbinelocaties in wind- luwe en wind-rijke gebieden'

Ook windmolens zorgen voor vervuiling en natuurschade

De technische levensduur is vele malen langer dan de SDE subsidiegrens van 25 jaar. Daarna worden molens schroot.

Mega-windmolens moeten hun CO2-footprint terugverdienen. Dit duurt minimaal 1-2 jaar per windmolen.

Grote magneten in windmolens worden gemaakt van delfstoffen die bv. in China leiden tot ernstige milieuschade.

Energiecentrales schakelen fossiele noodstroomaggregaten bij in perioden van windluwte. Vaak, zegt Nuon.

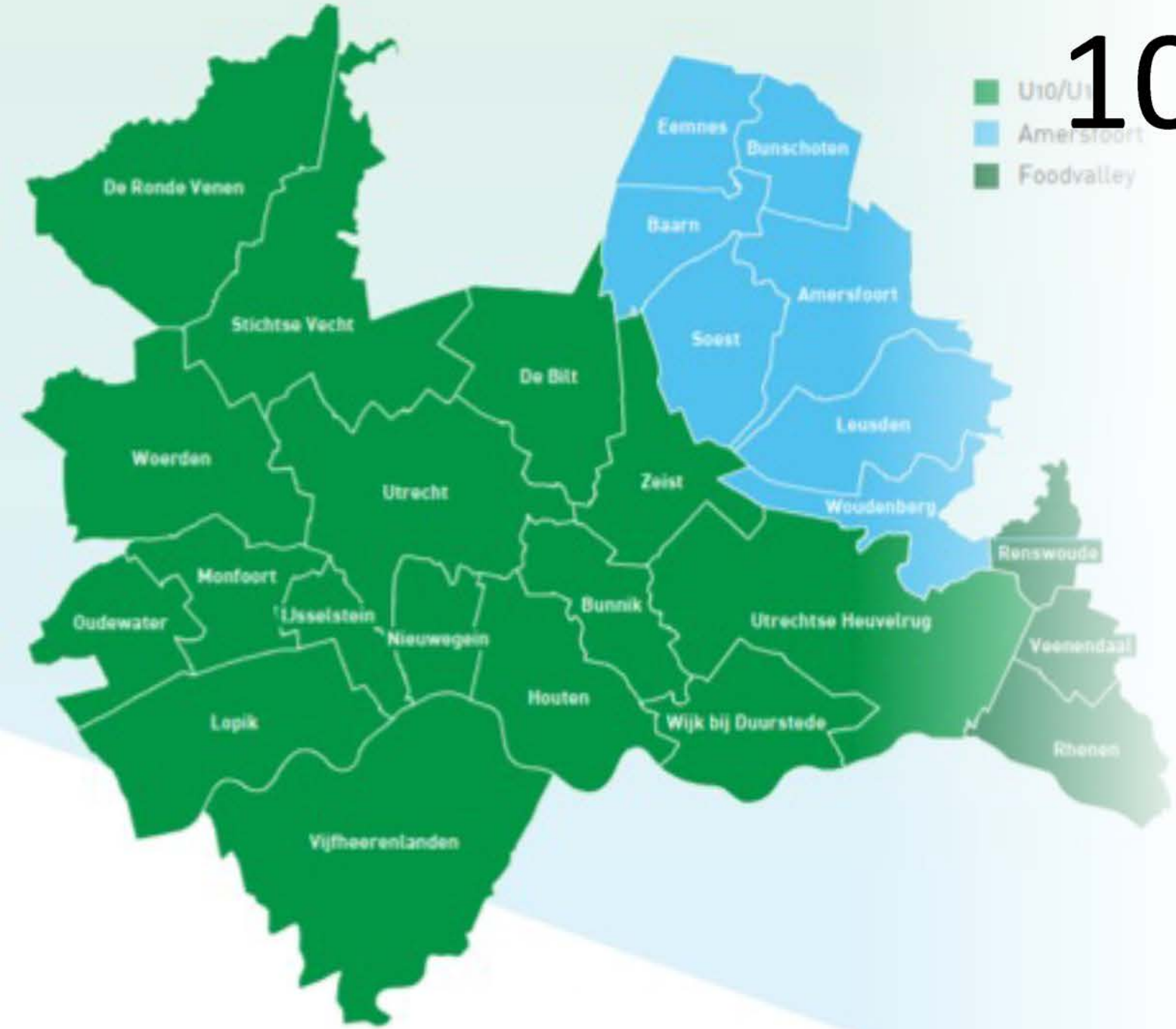
Worden deze effecten in CO2-belasting serieus meegenomen bij besluiten?

In de Flora en Fauna-wet staat welke soorten beschermd moeten worden. Vanaf 2015 zijn windmolens hiervan vrijgesteld. Snapt u het nog?

Mensen zijn geen vogelvrije natuursoort!



Lammergier in Noord-holland geraakt door wiek van windmolen, mei 2021



10 Er is geen Noodzaak

De Regio Utrecht (U16) bestaat uit 16 gemeentes. U16 heeft een concept voorstel ingediend voor 1,8 TWh, terwijl de eis uit de RES 1,2 TWh is, ofwel 50% meer dan opgelegd. Dit is onnodig, boven-proportioneel en uit kostenoogpunt onverstandig.

Windmolens zijn niet persé nodig. Met zon kun je al 1.2 TWh halen. Grootschalige windopwekking hoort op zee; in het landelijk klimaatakkoord wordt 60% van de duurzame energie op zee opgewekt. Dit gebeurt nagenoeg zonder subsidie en overlast. Dat is een betere keuze dan (fragmentarische) opwekking op land.

Het regiovoorstel bestaat uit 3 onderdelen: zon op dak van grote gebouwen (0.5 TWh) en 800 ha. zonnepark (0.6 TWh). Het onderdeel 45 grote windturbines (0,7 TWh) kan komen te vervallen want op 800 ha is met de huidige zonnepanelen 0,8 TWh te behalen.

Volgens ontwikkelaars van zonne-energieparken wordt de opbrengst van zonne-energie veelal te laag ingeschat. Men rekent tegenwoordig met 1 GWh per ha. Dit betekent dat er nu op 800 ha geen 0,6 TWh maar 0.8 TWh kan worden opgewekt.

De regio Utrecht kan alleen met zonne-energie, met een opbrengst van minimaal 1,1 TWh en maximaal 1,3 TWh, ruimschoots voldoen aan de proportionele RES bijdrage voor het klimaatakkoord.

Waarom gebeurt dat niet?

Tot slot…onze fijne, gezonde en leefbare stad

"Mijn voornaamste vraag is: in wat voor stad willen wij leven? Mijn antwoord is dat Utrecht een stad moet zijn die fijn is voor iedereen. Ik geloof erin dat we van de stad een gezonde en fijne plek kunnen maken.."
Wethouder Lot van Hooijdonk (Groen Links) op de gemeentesite

Gesprekken die wij tot dusver hadden met zittende raadsleden, en zeker de RIB in mei 2021 over zoekgebieden energie, leren iets anders. Bewoners, werknemers en ondernemers, kortom kiezers en hun wensen, staan niet op nummer 1 bij zittende politici en de voor hen werkende ambtenaren.

Raads Informatie Bijeenkomst (RIB) van 18 mei jl. (windmolens vanaf minuut 30:00)
Hoe de betrokken ambtenaar tegen raadsleden praat over Lage Weide en omliggende woonwijken, en bewoners als abstracte tegenstand wegzet, en vervolgens de Nieuwe Hollandse Waterlinie afvinkt, is een aanfluiting voor het begrip volksvertegenwoordiging. Bewoners en hun wensen leven kennelijk niet. De mens als natuursoort. Wat zij van 2011-2014 met kennis van zaken, zorg en inspanning hebben aangedragen is niet bij stilgestaan in de voorbereiding. Met welke alternatieven kunnen we de RES-bijdrage invullen: hoezo? Politieke voorkeuren, tactische doelen, wettelijke kaders en beleidsafwegingen, kortom abstracties, domineren gedachten en handelen.

Dit moet veranderen, Utrecht! Iedereen is voor duurzaamheid. Alle burgers zijn nodig voor klimaatdoelen. In 2014 heeft een meerderheid duidelijk gemaakt dat windmolens niet passen bij een fijne stad en een gezonde, leefbare woonomgeving. Achterhaald besluit? Dat zien we in maart 2022!

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	2012
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	1 juli 2021
Agendapunt	7.5
Omschrijving	Raadsbrief Beantwoording technische vragen RSU 2040
ID	2171
Behandelend ambtenaar	Trix Aarts
Telefoon	14 030
E-mail	t.aarts@utrecht.nl
Datum collegebesluit	28 juni 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Erfgoed, Grondzaken, Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone, Ruimtelijke ontwikkeling, Samen voor Overvecht, Stationsgebied, Vastgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	1 juli 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	28 juni 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8272740/290622
E-mail	t.aarts@utrecht.nl,	**Onderwerp**	Beantwoording technische vragen RSU 2040
Bijlage(n)	1 (onderaan bijgevoegd)	**Beleidsveld**	Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Tijdens de behandeling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) op 10 juni jl., hebben wij u toegezegd om de vragen die meer technisch van aard zijn in deze brief beantwoorden (zie bijlage 1). Sommige vragen zijn niet puur technisch dan wel politiek te noemen. Toch hebben we er voor gekozen om de beantwoording dan alsnog op te nemen in deze brief.

Verder verwijzen we bij verschillende vragen naar de RSU zelf of brieven die u al reeds heeft ontvangen. Dit is bedoeld als leeswijzer en geeft u meer inhoud en context in aanloop naar het debat op 1 juli aanstaande.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Beantwoording technische vragen uit de eerste termijn raadscommissie RSU 2040 op 10 juni jl.

ChristenUnie

1. Vraagt hoe we zo'n het stadsprofiel als van de Vertraagde stad tot uitdrukking brengen in een verdichtende stad. En of hieraan in de RSU 2040 al richting gegeven zou moeten worden.

   Bij de uitwerking van de RSU 2040 zullen we hier meer handen en voeten aan kunnen geven. De ruimte voor initiatief, het ontwerpen van de wijken die passen bij het profiel waar dit kan en waar mogelijk het principe van rust, ruis en reuring toe te passen. De RSU legt de contouren vast voor de ontwikkeling van de stad, de uitwerking biedt ruimte om de stadsprofielen vol door te ontwikkelen en te realiseren.

2. Mist bij dubbelgebruik de mogelijkheid voor overkluizing van wegen, zoals bv bij het plan voor de Einsteindreef.

   Overkluizing van wegen voor functies erboven is een vorm van dubbelgebruik die niet wordt uitgesloten in de RSU. Sterker nog, wij vinden het een zeer interessante ontwikkeling. Technisch en financieel gezien gaat het echter om ingewikkelde inpassingen. Dit betekent niet dat we dit in de verdere uitwerking van de RSU links laten liggen.

3. Kijkend naar Overvecht, constateert de CU dat grote ontwikkelingen daar pas in fase 4 aan de orde te komen, terwijl er juist nu heel veel geld is voor Overvecht. Daarom vraagt hij zich af of het niet beter is om Overvecht naar voren te halen in de fasering en daarbij dan ook gebruik te maken van de ideeën die vanuit die wijk zijn aangedragen.

   Zie de raadsbrief van 3 juni: het is niet zo dat er in Overvecht niets gebeurt tot fase 4. We zijn wel degelijk bezig, ook met andere partijen die in Overvecht ontwikkelen. Graag verwijzen wij bv naar de wijkaanpak Overvecht waarin we samen met bewoners, ondernemers en professionals de wijkaanpak Samen voor Overvecht hebben ontwikkeld.
   Wij richten ons nu, vanwege ruimte en samenhang, voornamelijk op de zuidwest kant van de stad. Daar zullen we met het aanleggen van de Papendorplijn en de Waterlinielijn de eerste fase van het wiel met spaken ontwikkelen in relatie tot die grotere stadsopgave, zoals de Merwedekanaalzone. De keuzes die gemaakt dienen te worden na fase 3, zijn aan u als raad.

4. Geeft aan dat het plan van bewoners voor een Einsteinkwartier kan bijdragen aan de kracht van Overvecht en vraagt of ondertunneling gerealiseerd zou kunnen worden.

   Ondertunneling van de Einsteindreef zou de barrièrewerking van deze weg verminderen. We vragen ons echter af of een tunnel realistisch is, niet alleen vanwege de kosten maar ook vanwege de inpassing en de technische mogelijkheden om het dak goed in te richten. Het omzetten van de Einsteindreef naar stadsboulevard' (zie pagina 150 van de RSU 2040) is als opgave opgenomen in de RSU. Met de bewoners is en wordt gesproken over hun idee voor het Einsteinkwartier. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen we de realiseerbaarheid onderzoeken.

5. De barcode maakt zichtbaar wat de behoefte is. De vraag is alleen hoe ervoor gezorgd kan worden dat die voorzieningen ook ten goede komen van de bestaande stad.

   Met het realiseren van de barcode voor zowel de plancapaciteit uit het MPR als de programmering op de nieuwe knopen, zal de afstand tot deze voorzieningen voor de bestaande stad kleiner worden en zodoende voor meer mensen te gebruiken zijn. Dat geldt ook voor de toevoegingen van het groen op 5 schaalniveaus (zie vanaf pag. 79 in de RSU 2040) (van deur tot scheg waar flink in geïnvesteerd wordt). De mobiliteitstransitie en de herinrichting van straten en ondergrond zullen de bestaande stad een nieuw en op de toekomst gericht profiel geven. De barcode wordt uitgevoerd voor de hele stad.

6. Een zorgpunt is ‘hoogbouw’ (pag. 125) waar sprake is van een incidentele afwijking. Kunnen we incidentele afwijkingen regelen via een raadsbesluit?

   Ja. De hoogbouwvisie wordt als raadsvoorstel aan u voorgelegd. In de hoogbouwvisie worden locaties en hoogtes, en dus ook eventuele incidentele afwijkingen, vastgelegd.

7. Voor sport moeten een aantal voorzieningen nog worden gevonden. Kunnen we nu al besluiten waar dat zou kunnen?

   Het klopt dat voor 8 sportvelden nog een locatie gevonden moet worden. Waar, dat hangt mede af van de verdere uitwerking van de RSU. En ook in relatie tot de opgave die hier voor geldt in de regio (IRP). Jaarlijks en vooruitkijkend zullen we dit goed en scherp monitoren.

8. Vraagt naar de samenhang tussen de knooppunten die in beslispunt 2 van het raadsvoorstel worden genoemd en de knooppunten in de RSU. Dat zijn andere knooppunten.

   Het gaat om dezelfde knooppunten. De gebieden zijn identiek (zie bv kaart op pagina 139). In het beslispunt wordt in het gebied Oost Amelisweerd expliciet benoemd als onderdeel van dit gebied. Dat betekent niet dat hier ontwikkeling is voorzien.

SP

9. Hoopt dat die ‘tien-minutenstad’ niet al te letterlijk wordt genomen, want het is helemaal niet erg om iets verder te fietsen naar je sportclub of culturele voorziening. Niet alles kan overal en hoeft ook niet overal.

   Dat klopt. De tien-minutenstad gaat over dagelijkse ritme en wat je daar binnen 10 minuten in bereikt. Het gaat niet over de chrono van 10 minuten. In relatie tot wijk en stad: we lossen niet alles op binnen 10 minuten. Daarmee zullen ook niet alle elementen van de barcode in de wijk een plek krijgen. Stedelijke functies als theater(s), poppodia, sommige sporten, musea etc. zullen vaak op een aantal plekken zitten maar niet per sé binnen de 10 minuten. Dagelijkse voorzieningen als supermarkt, winkel, school, toegang tot het OV, veel sport en recreatie wel.

10. Vraagt welke plannen er liggen onder de inbreiding van 2100 – 3000 woningen in Kanaleneiland. Hij vraagt waarom het nieuwbouwprogramma van het voormalig ziekenhuis Oudenrijn, dat al is opgeleverd, geplaatst wordt bij de ambities tot 2040.

In Kanaleneiland en Transwijk voorzien wij in meerdere ontwikkelingen een toename van ca 2000/3000 woningen. Deze ontwikkelingen liggen verspreid door het gebied, zoals Krachtstation (ca 500), Beneluxlaan 901 (ca 200), Marco Pololaan 111-115 (ca 200), Lomanlaan 103-105 (ca 215), Europalaan 33-45 (ca 80), Kanaleneiland Noord (ca 70), Woningen in de plinten (ca 90). De scope van de 2000/3000 woningen is voor de middellange termijn (komende 10 jaar). Wij zien naast de genoemde concrete ontwikkelingen kansen en mogelijkheden om binnen het gebied op verschillende locaties in de wijk woonprogramma toe te voegen. Op dit moment zijn dit nog geen concrete projecten. De woningen op het terrein van het voormalige ziekenhuis Oudenrijn tellen mee met de 60.000 te realiseren woningen die in de RSU 2040 staan. De peildatum voor het woningaantal is 1 januari 2019.

11. Met betrekking tot de harde plancapaciteit wijst de SP erop dat er nog projecten uit de Utrechtse opgave van het begin van deze eeuw op deze lijst staan. Hoezo is dit harde plancapaciteit? Graag een reactie van het college.

    Een aantal ontwikkelingen kent een te lange doorlooptijd. Tegelijkertijd zijn de redenen voor vertraging zeer uiteenlopend. Wij werken op verschillende manieren aan versnelling van planprocessen. Hierdoor is het mogelijk dat er nog plannen die begin deze eeuw als hard zijn gedefinieerd nog steeds er op staan.

12. Vraagt of de wethouder kan bevestigen dat de Jaarbeurs zich aan de Woonvisie houdt?

    In MPR is het uitgangspunt voor Jaarbeurs ook 35% sociaal 25% middensegment. Dat is ook ons streven. Het project zit nu nog in de planfase. De inzet is erop gericht om in deze fase de verdeling die in de Woon visie is gegeven er goed in te krijgen.

13. Geeft aan de bouwplannen in de hoek Merwedekanaalzone, Beurskwartier en Jaarbeurs belastend te vinden, ook voor wat betreft de doorsteek Papendorp die nodig is vanwege die plannen.

    Deze doorsteek is nodig om verkeer op de Europalaan te ontlasten. Het wordt weliswaar drukker op de Bevrijdingslaan maar het past goed binnen de capaciteit van de weg. Voor een groot gedeelte van de stad en omgeving geeft het ook verlichting.

14. Is van mening dat maximaal 300 plekken extra asielopvang, waarmee in de RSU rekening is gehouden, erg weinig is, gezien de diverse vluchtelingencrises die op ons afkomen. Graag een reactie van de wethouder.

    In de raadsbrief Toezeggingen Kadernota nieuwe grootschalige opvanglocatie asielopvang wordt ingegaan op hoeveel plekken er nodig zijn en waar deze zouden kunnen komen (ook in relatie tot de regio). Kortweg het volgende: Met het vaststellen van de kadernota Grootschalige opvanglocaties asielopvang heeft de gemeenteraad aangegeven open te staan voor een tweede opvanglocatie, op basis van een evenredige bijdrage. De zoekopdracht wordt actueel wanneer er niet langer sprake is van een evenredige bijdrage aan asielopvang door de gemeente Utrecht. De halfjaarlijkse rapportage mate evenredigheid asielopvang geeft nu nog geen aanleiding om een zoektocht te starten.

15. Constateert dat het college het hoofd in de schoot heeft gelegd en gaat voor een verbreding van de A27. Het college zou duidelijk hun standpunt naar buiten moeten brengen.

    Het standpunt is duidelijk (zie ook de raadsbrief Uitvoering motie 342): wij verkiezen investeringen in duurzame vormen van mobiliteit, zoals een schaalsprong van het openbaar vervoer en een regionaal fietsnetwerk en oplossingen binnen de huidige bak van de A27, boven investeringen in de verbreding van de A27 op deze wijze.

16. Vraagt of het benodigde investeringsbedrag van 7,1 miljard euro rekening houdt met de stadsboulevards zoals de waterlinieweg en de Kardinaal de Jongweg.

    De investeringsgelden houden rekening met het maken van stadsboulevards, zoals op de Kardinaal de Jongweg. Het ombouwen van de Waterlinieweg naar stadsboulevard zit niet in het bedrag, want die is pas voorzien ná 2040 en is mede afhankelijk van de eventuele verbreding A27.

17. Constateert dat in het document staat weinig over energie opslag en vraagt waar dit in de barcode is opgenomen.

    Van een aantal van de benodigde duurzame warmtebronnen is het nog niet duidelijk welke locaties hiervoor beschikbaar kunnen zijn. Dat maakt meenemen van deze bronnen in deze RSU ingewikkeld. We hebben de inzichten van Eneco en Stedin meegenomen. Verder is de ruimte die nodig is inclusief locatie, erg afhankelijk van de bron.

18. Wijst op een rare passage in paragraaf In par. 4.1.3: “in 2040 heeft 62% overgewicht”.

    Het gaat hier om een trend en het is natuurlijk nooit onze inzet. Onze inzet is er vooral op gericht deze trend tegen gaan door bijvoorbeeld in te zetten op sporten, spelen en bewegen.

Student & Starter

19. Ziet graag ziet dat er in de RSU wordt gefocust op onzelfstandige huisvesting en ruimte wordt gezocht en geboden voor coöperatieve woonvormen.

    De RSU 2040 heeft de ambities van de woonvisie overgenomen (zie pag 88). Daarin staat onder meer dat woningen worden toegevoegd voor alle groepen (studenten, starters, ouderen, doorstromers etc). Binnen de gemeente is zeker aandacht voor onzelfstandige woonvormen. Denk bv aan de inzet van een kwartiermaker innovatieve woonconcepten en bewonersinitiatieven, die nu wordt geconcretiseerd. Of aan het convenant studentenhuisvesting. Tevens zoeken we in verschillende ontwikkelingen naar mogelijkheden voor friendswoningen.

20. Met betrekking tot creatieve woonvormen doet S&S een oproep om “verticale dorpen” te bouwen en de norm voor hoogbouw los te laten.

    De hoogtes en locaties leggen we in de hoogbouwvisie vast die ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad. Belangrijk is ook dat hoogbouw een middel is voor de verdichtingsopgave en niet per se het middel om hoge dichtheden te halen. Dit kan zeker zo goed met gestapelde bouw tot ca 6 lagen (gesloten bouwblok) of andere vormen.

21. Vraagt om bouwen boven het spoor als ambitie mee te nemen.

Er is een verkenning gedaan naar bouwen boven het spoor voor het stationsgebied. In een raadsbrief is hierover een terugkoppeling geweest. Conclusie: Op basis van de studie concluderen wij dat het bouwen boven het spoor ingewikkeld is en nog veel nader onderzoek vergt. We focussen ons eerst op de plannen voor de knooppunten en in het centrum op het Beurskwartier, Lombokplein en Merwedekanaal zone. Daarmee ligt het nu niet voor de hand hier nu al (grote) investeringen in te gaan maken.
In de RSU (bij deelgebied Centrum) staat opgenomen dat we de flanken van het spoor bebouwen en vooral inzetten op groene verbindingen over het spoor om de twee helften van het centrum beter met elkaar te verbinden/ aan een te hechten.

22. Vraagt bij de inrichting van stadscentra aandacht voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte, plekken om te verblijven en voor ontmoetingen.

We zorgen hiervoor door de openbare ruimte eigendom te laten zijn van de gemeente of goede afspraken te maken met derden over toegankelijkheid, bereikbaarheid, inclusiviteit, beheer en inrichting. Projecten worden hierop getoetst door de commissie Beheer, Inrichting en Gebruik openbare ruimte (BING). Het is ook een belangrijk punt bij de verdichtende stad. Er zullen meer mensen tegelijkertijd op een plek zijn. Dit vraagt om een slimme openbare ruimte (zowel in het netwerk als op plekken) waar ontmoeting kan plaatsvinden.

23. Vraagt aandacht voor horeca (zowel buurt-horeca als nacht-horeca) bij de nieuwe centra.

Deze aandacht is er zeker. Voor de barcode geldt dat horeca valt onder werkgelegenheid EZ. daarmee ook in de programmering op de knopen. Net als alle andere delen in de stad is het ook voor de levendigheid en gebruik van een nieuwe plek een belangrijk onderdeel.

24. Stelt dat als het college evenementen niet uit de stad wil verjagen dat dan daarvoor plek geboden moet worden op een manier dat er zo min mogelijk weerstand is.

De locatieprofielen bevatten richtlijnen voor buitenlocaties. Hiermee kan dan in de verdere planvorming, bijvoorbeeld in bestemmingsplannen, plekken worden vastgelegd waar evenementen plaats kunnen vinden. Daarin bepalen we duur, frequentie, omvang en geluid.

Partij voor de Dieren

25. Wil weten wat de volgorde is waarin de verschillende elementen in de barcode ontwikkeld worden. Kan de wethouder toezeggen dat groen vóór het rood uit ontwikkeld wordt en dat sport en maatschappelijke voorzieningen vanaf het eerste begin van nieuwe woningen gereed zijn?

Groen en rood worden in samenhang ontwikkeld. We vinden het belangrijk dat voorzieningen er op tijd zijn, omdat ze belangrijk zijn voor de sociale cohesie. Ook willen we voorzieningen in naastgelegen gebieden niet te veel te belasten. De ontwikkeling van voorzieningen moet wel in de goede verhouding met de ontwikkeling van een gebied zijn. De ene voorziening vraagt een grotere inzet dan de andere in de beginfase. Dat is ook afhankelijk van de locatie in de stad. In de uitvoeringsstrategie zullen we met de barcode, als middel om de vraag inzichtelijk te krijgen,

hier ook goed op kunnen sturen. Ook in de volgordelijkheid.

26. Kan de wethouder toezeggen om de functie van groen en de verhoudingen daartussen verder uit te werken, zodat het meer inzichtelijk wordt? Is er voldoende spreiding en fijnmazigheid van groen? Kan de wethouder ook toezeggen dat bij voorbeeld kanalen, picknickplaatsen en sportvelden, die geen bijdrage leveren aan de biodiversiteit niet als groen gelabeld gaan worden in het tellen van vierkante meters?

Op verzoek van een motie M2019/336 (14 november 2019) van de gemeenteraad wordt er gewerkt aan een instrument of prestatie-indicatoren voor biodiversiteit. Dat komt binnenkort naar de raad. In de barcode hebben sport, mobiliteit en groen een eigen plek De vraag om bv kanalen, picknickplaatsen en sportvelden niet te labelen als groen, vinden wij te stellig geformuleerd omdat bijvoorbeeld fietspaden en sport nu al onderdeel zijn van de hoofdgroenstructuur. Voor sport werken we dat nu uit. De intelligente barcode gaat ook uit van dubbelgebruik.

27. Vraagt of de wethouder kan aangeven op welke wijze aan de invulling van de mobiliteitstransitie invulling gegeven wordt als de groei langzamer of kleiner is dan waar nu op ingezet wordt?

Het gemeentelijk beleid zet zich al jaren stimuleren van gebruik ov, fiets, lopen, ten behoeve van de bereikbaarheid, luchtkwaliteit en kwaliteit openbare ruimte. Het uitgangspunt van de RSU 2040 en van het mobiliteitsplan 2040 is geen groei autoverkeer, meer ruimte voor fietsen en lopen maar ook voor verblijven, bereikbaarheid voor iedereen vergroten en nabijheid te creëren.

28. Vraagt om een toezegging dat de aanleg van de tram en/of de aanleg van de fietspaden niet ten koste gaat van de schaarse natuurruimte.

Uitgangspunt is dat de aanleg van infrastructuur niet ten koste gaat van groen. Soms is dit echter onvermijdelijk, maar zeker niet zonder voorwaarden voor compensatie. Op pagina 33 en 34 van het huidige Groenstructuurplan staan hiervoor uitgangspunten opgenomen. De groene normen moeten ervoor zorgen dat het groenareaal meegroeit en niet afneemt.

29. Vraagt of de barcode op orde is voor de bestaande stad (bijv. energie opwekking en groen).

Nee voor een aantal onderdelen zullen we, in de eerste drie fasen van de uitvoeringsstrategie een inhaalslag moeten maken (zie ook antwoord op vraag 25).

30. Vraagt waarom de verbreding van de A27 is ingetekend.

Het tracébesluit voor de aanpassing A27/A12 Ring Utrecht is op 17 november 2020 vastgesteld. Daarmee zijn de plannen vastgesteld. Dit tracébesluit is verwerkt in het verkeersmodel en dus ook in verschillende tekeningen. De Raad van State buigt zich nu over de beroepen die zijn ingesteld tegen het tracébesluit (zie ook antwoord op vraag 15).

PvdA

31. Vraagt zich af hoe realistische de tien-minutenstad is.

    Ja deze is zeker realistisch De tien-minutenstad gaat over dagelijkse ritme en wat je daar binnen 10 minuten in bereikt. Zie verder het antwoord op vraag 9.

32. Vraagt waarom onderwijs niet is meegenomen in de barcode?

    Onderwijs is meegenomen in de barcode onder "voorzieningen". Zie RSU 2040 p 71 voor een afbeelding waar dit ook in is gevisualiseerd.

33. Ziet als een van de grootste redenen van de onbetaalbaarheid van de woningen in deze stad de grondspeculatie en roept het college op om bij nieuwe verdichtingslocaties het gemeentelijke voorkeursrecht toe te passen.

    De WVG wordt weinig in de praktijk gebracht, want het instrument voorkomt niet dat de waarde van potentiële ontwikkellocaties stijgt. De woningmarkt bepaalt nu de verkoopwaarde. Grondspeculatie is het gevolg van de woningmarkt en niet de oorzaak. Mede daardoor is de WVG niet geschikt om op alle verdichtingslocaties toe te passen.
    De gemeente krijgt een eerste recht van koop, maar moet wel een marktconforme waarde bieden, die wordt bepaald o.b.v. vergelijking/referenties. De grond is dan vaak al 'warm'. Daarnaast moet de inzet van WVG voldoen aan diverse randvoorwaarden die in de praktijk in veel gevallen de haalbaarheid en toegevoegde waarde van dit instrument beperken.

34. Vraagt of het college kan toezeggen dat de groei van de voorzieningen gelijk op zal gaan.

    Zie het antwoord op vraag 25.

35. Vraagt om het stadsprofiel Betaalbare stad toe te voegen. In het verlengde daarvan vraagt hij zich hierbij af wat het college, in het kader van dit document, heeft gedaan om voor de tweedeling in onderwijs, wonen en gezondheid een oplossing te vinden.

    De inclusieve stad is in de RSU 2040 samengevat als een stad waarin economische waarde, groei en efficiëntie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. Waarin zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. De RSU 2040 geeft antwoord op een mix van vraagstukken uit de samenleving die al dan niet in samenhang met elkaar hier samenkomen. In onze optiek is dat de betaalbare stad, en meer. De gemeente hecht waarde aan maatschappelijke en culturele ontwikkeling, aan innovatie en creativiteit en aan zorg en het voorkomen van sociale uitsluiting.

36. Is van mening dat bij afspraken die met ontwikkelaars gemaakt worden over sociale woningbouw dat daar dan 50 jaar aan moet worden gekoppeld. Vraagt om een reactie van de wethouder.

    In de Woonvisie is als voorwaarde vastgelegd minimaal 20 jaar en primaat voor realiseren

kernvoorraad bij woningcorporaties. In de praktijk hebben corporaties woningen natuurlijk veel langer in bezit. Die brengen we ook meer in positie door afspraken in nieuwe selectie(tender)beleid. Hiermee is de sociale voorraad voor een echt lange termijn vastgelegd met daar bij ook de afspraken over de betaalbaarheid.

37. Mist in de paragraaf over werk voor iedereen het VMBO. Is de stad in staat straks voldoende banen te hebben?

    Met betrekking tot VMBO/MBO banen: Dit valt grotendeels samen met de behoefte aan bedrijventerreinen en ruimte voor het uitvoeren van meer op praktijk gerichte beroepen. Utrecht als stad zet in op intensiveren bestaande terreinen plus realiseren Strijkviertel. Samen met de regio wordt gezocht naar verdere uitbreidingsmogelijkheden om aan deze behoefte te kunnen voldoen.

38. Wijst op delen van de stad waar de participatie niet gewerkt heeft en vraagt de wethouder aan te geven wat de concrete inbreng van de bewoners is geweest?

    De leidraad voor participatie kent drie participatieniveaus: raadplegen, adviseren en co-creëren. Voor de RSU 2040 hebben we gekozen voor "raadplegen". Naast een raadpleging van het burgerpanel (3800 deelnemers) hebben we in digitale bijeenkomsten en twee webinars bewoners en groepen (ca 350 deelnemers) geraadpleegd (zie reactienota). Alle reacties zijn van een antwoord voorzien. Bij de verdere uitwerking van gebieden (omgevingsvisies en ruimtelijke plannen) en van beleid op thema's vindt uiteraard ook participatie plaats.

39. Vraagt om een paragraaf over verkeersveiligheid toe te voegen.

    Verkeersveiligheid is een onderdeel van het mobiliteitsbeleid. De hoofdcontouren van het mobiliteitsbeleid met een ruimtelijk aspect zijn opgenomen in de RSU 2040.

40. Verder de oproep om na te gaan op welke wijze kleinschalig OV tussen de wijken gerealiseerd kan worden. Als men wil dat het station ontlast wordt, zal er nagegaan moeten worden hoe wijken op een andere manier met elkaar verbonden kunnen worden.

    OV tussen wijken betreft het basisnet OV (zie het mobiliteitsplan pag 91). Wij vinden een goede ov ontsluiting van de wijken ook van belang en blijven hierover in gesprek met provincie en de vervoersbedrijven onder andere op de thema's kwaliteit en betaalbaarheid.

41. Stelt dat de RSU moet kiezen voor inclusieve stad en tegen ongelijkheid. Er zijn andere investeringen nodig om de ongelijkheid te bestrijden.

    Zie het antwoord op vraag 35. Aanvullend:
    Utrecht is een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Een stad met rijke contrasten en een grote diversiteit aan (betaalbare) woonmilieus, werkmilieus voor alle doelgroepen met voldoende voorzieningen die voor iedereen bereikbaar zijn. Een stad voor iedereen vraagt in eerste instantie om een betaalbare woning voor iedereen. Omdat de woningvraag en het woningaanbod in Utrecht sterk uiteen lopen, staat deze betaalbaarheid erg onder druk. Dat is ook de voornaamste reden waarom de gemeente tot 2040 60.000 nieuwe woningen wil bouwen. Hierbij kijkt de gemeente niet alleen naar het aantal woningen, maar ook

naar de kwaliteit van woningen, naar woonmilieus en naar het realiseren van gemengde wijken. Niet iedereen is hetzelfde, niet iedereen heeft dezelfde woonwensen en niet elke wijk hoeft hetzelfde te zijn.

VVD

42. Vraagt naar de uitvoering van het verzoek van de raad om de plancapaciteit minimaal op 130% van de behoefte te hebben.

Om de 60.000 woningen te realiseren is de afspraak gemaakt om te streven naar 130% plancapaciteit gemaakt op regionaal niveau (op dat niveau rapporteert het Rijk er ook over voor de U16). Dit om planuitval etc. op te kunnen vangen. Daarnaast gaat de RSU voor een aantal gebieden uit van de minimale stedelijke ontwikkeling van de knooppunten ook in relatie tot de barcode en de bestaande stad. We willen voorkomen dat er een te grote scheefgroei ontstaat in de ontwikkeling van de knopen, zeker in de wederkerige relatie die de knopen hebben met het omliggende stedelijk gebied. In de gebiedsuitwerkingen wordt de plancapaciteit nader onderzocht zodat we ook scherper hebben waar we mogelijkheden zien tot groter of ander programma op de knopen. Daarbij is het van belang om te kijken naar de integrale consequenties van het toevoegen van plancapaciteit aan de knooppunten voor de volledige barcode. Met andere woorden: het gaat om het vinden van de balans tussen verder verdichten en het consolideren van een prettige leefomgeving voor iedereen. Verder is het goed te weten dat het MPR op dit moment stadsbreed een harde en zachte plancapaciteit van ruim 70k woningen heeft. Er is dus al sprake van een marge in overprogrammering in onze plancapaciteit.

43. Vraagt zicht af of de grote bouwopgaven binnen de bestaande contouren tot 2040 wel gaat lukken, gezien de complexiteit. Is er wel voldoende rekening gehouden met de bouwintensiteit en de gevolgen die dat de komende 20 jaar voor de stad heeft.

De RSU zet in op verdichten én de leefbaarheid. De huidige bouwsnelheid van ca 3500 woningen zal een fractie moeten worden opgeschroefd om het aantal te halen in 20 jaar en ook de stad leefbaar te houden door het toevoegen van een aantal andere opgaven van de barcode. Mede door de ontwikkeling zal er een opgave rondom voorzieningen groen, mobiliteit en energie worden gerealiseerd. De opgave is om dit goed op elkaar af te stemmen zodat niet de hele stad open ligt en wel bereikbaar en leefbaar blijft. Dit doen we al heel lang en gaan er van uit dat we dat goed kunnen blijven doen.

44. Constateert dat veel van de woningbouw, maar ook van andere functies, gepland is op terreinen waarop nu nog bedrijvigheid is. Tegelijkertijd is er binnen het IRP nog een tekort aan bedrijventerreinen. Hij krijgt graag de toezegging van de wethouder dat hij een deel daarvan binnen het Utrechtse grondgebied oplost en vraagt om de huidige terreinen niet om te zetten als er geen nieuwe locaties beschikbaar zijn.

Utrecht draagt al met 70.000 banen substantieel bij de aan werk in de regio. De bestaande bedrijventerreinen blijven behouden en worden geïntensiveerd.

45. Constateert dat Leidsche Rijn een onderdeel van Noordwest is en verder komende 20 jaar geen opgaven aan de westkant van het kanaal zijn. Graag de RSU aanpassen, waarin er ook voor de wijken duidelijker is vastgelegd wat de opgaven zijn.

De RSU beschrijft de grote opgaven voor de gebieden en de samenhang daartussen. Bij de uitwerking, bv in het MPR, komen de opgaven in wijken aan bod. Overigens, de opgaven voor Noordwest (inclusief Leidsche Rijn Centrum) staan in paragraaf 6.2. De opgaven voor Leidsche Rijn en Vleuten de Meern staan in paragraaf 6.7.

46. Vraagt welk verkeersmodel is gebruikt en of dat model rekening houdt met de verbreding van de A27.

Het verkeersmodel is VRU 3.4. Het tracébesluit voor de aanpassing A27/A12 Ring Utrecht is op 17 november 2020 vastgesteld. Daarmee zijn de plannen vastgesteld. Dit tracébesluit is verwerkt in het verkeersmodel en dus ook in verschillende tekeningen. De Raad van State buigt zich nu over de beroepen die zijn ingesteld tegen het tracébesluit.

47. Vraagt wat het effect is op de RSU 2040 als minder geld beschikbaar is dan 7,1 miljard euro?

Als de externe fondsen achterblijven bij de verwachting, dan heeft dit consequenties voor de groei van de stad. Immers, een gezonde groei gaat gepaard met een evenwichtige barcode, en daar hoort ook de juiste infrastructuur bij. Blijven de investeringen achter dan stagneert een deel van de beoogde woningbouw en komt de realisatie van extra banen in de knel (zie ook de raadsbrief over het Groeifonds van 9 april).

48. Vraagt een toezegging van de wethouder dat er daadwerkelijk dekking is voor het realiseren van een roeibaan.

Een voorstel voor dekking van de roeibaan, op basis van een voorstel onder andere met betrekking tot de locatie voor de roeibaan, zal moeten landen in de voorjaarsnota die aan u ter besluitvorming wordt voorgelegd.

D66

49. Sluit zich aan bij de vragen die zijn gesteld over de 130% plancapaciteit.

Zie het antwoord op vraag 42.

50. Vraagt om meer ambitie voor bouwen in de A12 zone.

Dit verkennen we in de gebiedsonderzoeken die nu in het kader van U Ned plaatsvinden. De hoeveelheid woningen staat ook altijd in relatie tot de totale inzet van de barcode. Dit hoeft niet altijd op gebiedsniveau te worden opgelost, maar zeker wel stedelijk / regionaal. De A12-zone betreft ook grondgebied van Nieuwegein en Houten, in de RSU is alleen het aantal woningen voor het Utrechtse deel opgenomen.

51. Vraagt of bij ontwikkelaars nog mogelijkheden zijn voor het realiseren van balkonnetjes en dakterrassen en of de wethouder dat in kaart kan brengen.

Waar mogelijk zouden balkons, dakterrassen etc gerealiseerd (moeten) worden. Dit is een punt in de verdere uitwerking van de RSU en komt aan bod bij de bouwplannen.

52. Geeft aan dat de stad op ooghoogte mooi ontwikkeld moet zijn. Er wordt verwezen naar het CDA-voorstel voor het Beeldkwaliteitsplan en naar de D66-motie over de vierjarigentoets. Gaat dit onderdeel zijn van de standaard?

    De ambities daarvoor worden per ontwikkeling opgesteld via SPvE of Bouwenvelop. Bij ontwikkelingen hoger dan 30 meter zullen in de hoogbouwvisie kaders worden opgenomen.

53. Hecht belang aan nieuwe werkgelegenheid die passend met betrekking tot circulariteit en de maakindustrie. Daarnaast hoort hier een andersoortige scholing bij. Zou dat passen op Lage Weide en draagt de RSU hieraan bij?

    Juist om deze reden is Lage Weide is in de RSU2040 aangemerkt als werkgebied, daarbij worden de huidige milieucontouren behouden. Dit is nodig om maakindustrie en de transitie naar circulair mogelijk te maken. RSU schept randvoorwaarden waar domeinen als arbeidsmarkt en onderwijs een plek in (kunnen) krijgen. Dit is ook meegenomen in de barcode. De uitvoering als in deze vraag ligt bij andere domeinen.

54. Kan de wethouder iets zeggen over het toevoegen van stedelijke hardlooproutes die met elkaar in verbinding staan. En ziet de wethouder ruimte voor “zwemmen in open water” als het gaat om zwembaden?

    Zulke vragen komen aan bod bij de uitwerking van de RSU 2040.

55. Vraagt of de ruimtevraag voor opwekking duurzame energie (warmte) niet in de RSU moet staan. En is hiervoor niet een verkenning nodig?

    Zie het antwoord op vraag 17. Van een aantal van de benodigde duurzame warmtebronnen is het nog niet duidelijk welke locaties hiervoor beschikbaar kunnen zijn. Dat maakt meenemen van deze bronnen in deze RSU ingewikkeld. We hebben de huidige inzichten van Eneco en Stedin meegenomen. Verder is de ruimte die nodig is inclusief locatie, erg afhankelijk van de bron

56. Vraagt of de wethouder bereid om jaarlijks de voortgang van de Barcode van de stad bij het MPR weer te geven en bij alle grote plannen de Barcode in relatie tot de buurt in kaart te brengen?

    Ja, zie paragraaf 7.4 van de RSU 2040.

GroenLinks

57. Vraagt waarom er zo weinig woningen voor de A12 zone zijn geprogrammeerd.

    Zie antwoord op vraag 50

58. Is voorstander voor de aanleg van een groene ring aan de Zuidwestkant van de stad. Daar is groen hard nodig. Graag een reflectie van de wethouder.

    We doen dat vanuit de groene schaalsprong. De eerste uitwerking in ontwerp van de scheg in zuidwest.

59. Kan de wethouder de groene ommetjeskaart op nemen in de RSU en zorgen voor een uitvoeringsplan?

    Deze kaart is input voor het wandelnetwerk waaraan momenteel vanuit Mobiliteit aan wordt gewerkt.

60. Vraagt waarom het Werkspoorkwartier exclusief is aangewezen voor creatieve bedrijvigheid en dat het niet gemengd mag worden met woningbouw.

    De bestaande milieucontouren maken dat deze bedrijvigheid daar gevestigd is. Het toevoegen van woningen zal dit in de weg gaan zitten. Deze terreinen zijn ook hard nodig om een deel van de werkbehoefte te voorzien voor een (groot) deel van de Utrechtse bevolking.

61. Vraagt wanneer het omgevingsplan Overvecht verwacht mag worden en of de ideeën van bewoners (Einsteinkwartier) goed onderzocht worden.

    Het omgevingsplan zal naar verwachting in oktober aan de raad worden voorgelegd ter besluitvorming (zie raadsbrief van 3 juni). Met betrekking tot het Einsteinkwartier zie het antwoord op vraag 4.

62. Vraagt of de wethouder kan toezeggen om in Lunetten park-inclusief te bouwen.

    Wij volgen de vastgestelde omgevingsvisie Lunetten waar de ambities voor de wijk, inclusief het versterken van parken en groen, zijn vastgelegd.

63. Vraagt met betrekking tot fonds bovenwijkse voorzieningen of we niet te voorzichtig zijn over de haalbaarheid zijn?

    Naar aanleiding van de bewuste passage in de RSU 2040 hebben wij onderzocht of een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen ook interessant kan zijn voor Utrecht. De uitkomsten zijn positief. In de brief van 25 juni staat informatie over de uitwerking hiervan en de verwachte bijbehorende tijdlijn.

64. Wil weten of de bibliotheek wel in de Barcode zit en of er wel rekening is gehouden met één bibliotheek in elk knooppunt

    Bibliotheken zitten in de barcode. Er is geen standaard norm voor bibliotheken, maar de nabijheid van de bibliotheek blijft uitgangspunt in het huisvestingsbeleid van de bieb. Voor de langere termijn is onderzoek naar de mogelijkheden voor locaties gewenst. Samen met partners kijken we of er in nieuwe gebieden bibliotheken nodig zijn.

65. Vraagt waarom de motie Stadsbouwmeester nog niet is uitgevoerd en of dit kan worden toegevoegd?

    De verkenning omtrent het aanstellen van een stadsbouwmeester is meegenomen in het raadvoorstel voor het instellen van een integrale, onafhankelijke Commissie Omgevingskwaliteit voor een proefperiode in het kader van de Omgevingswet. Zie het raadsvoorstel proefperiode

Commissie Omgevingskwaliteit. Voor dit voorstel is een aantal alternatieven onderzocht, ook die van een stadsbouwmeester. In argument 1.3 staat gemotiveerd waarom niet de voorkeur aan een stadsbouwmeester is gegeven.

CDA

66. Vraagt hoe de RSU aansluit bij de bestaande stad. Blijft het karakter behouden? Veel bewoners zijn betrokken bij hun wijk. Daarom kun je al spreken van een tien-minutenstad.

Doordat we een aantal centra met voorzieningen maken, blijft Utrecht een tienminutenstad.. Bij de uitwerking van de nieuwe centra wordt zorgvuldig gekeken naar hoe deze goed kunnen aansluiten op de bestaande stad.. Er zijn vijf majeure kwaliteiten van de stad benoemd in de RSU (zie hoofdstuk 3 p54). Deze kwaliteiten staan al of komen onder druk (te staan) bij de groei van de stad zonder dat die in goede banen wordt geleid. Om deze kwaliteiten niet verder onder druk te laten staan, maar juist te versterken, is gekozen voor nieuwe centra die een deel van de groei en druk opvangen, en die ergens anders wegnemen. Tegelijk kan er daarmee in de bestaande stad geïnvesteerd worden in groen, voorzieningen etc. We versterken dus graag het karakter in plaats van het onder druk te laten staan.

67. Constateert dat bewoners zich afvragen wat de RSU betekent voor hun wijk en hoe zij kunnen meepraten, hun ideeën kwijt kunnen

Bij de verdere uitwerking van gebieden en van beleid op thema's vindt vanzelfsprekend ook participatie plaats, volgens de kaders die uw raad heeft vastgesteld.

68. Vraagt om meer inzicht van de barcode op wijkniveau.

De Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen geeft schematisch weer wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. De barcode is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangevuld met trends en ontwikkelingen. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander (p71, H5). De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau is. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is (par 7.4).

69. Vraagt wat het stadsprofiel bestaande stad in de praktijk betekent.

Zie het antwoord op vraag 1

70. Is van mening dat sport wordt weggedrongen, terwijl het onderdeel van de wijk zou moeten zijn. Hij vraagt de wethouder of een spreiding niet op een andere manier kan.

Sport is zowel op wijk- als op stadsniveau bekeken. Niet alle sport is noodzakelijk in elke wijk. In de RSU is al een invulling op een aantal locaties gegeven. Bij de uitwerking van de RSU zal dit nader uitgewerkt worden.