

Bijlagen bij inspraakreacties nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'



1 maart 2016

Bijlage inspraakreactie nummer 5

1. Inleiding

Onderhavige zienswijze betreft een bezwaar op de functieaanduiding voor de Grifthoekbrug. In de inspraakronde zijn verschillende argumenten aan bod gekomen, en deze zijn vastgelegd en becommentarieerd in de Nota van Inspraak van juni 2009. Een aantal zaken zijn ons inziens in de reactie van de Gemeente onderbelicht gebleven of niet bevredigend beantwoord. In deze zienswijze zullen we de belangrijkste argumenten in meer detail onderbouwen, in de hoop dat de Gemeente de vraagstukken en zorgpunten nader zal beschouwen. Belangrijkste aandachtspunt zijn de gevolgen voor de brug in de directe omgeving, met name voor de Wolvenstraat.

Afbeelding 1: Wolvenstraat

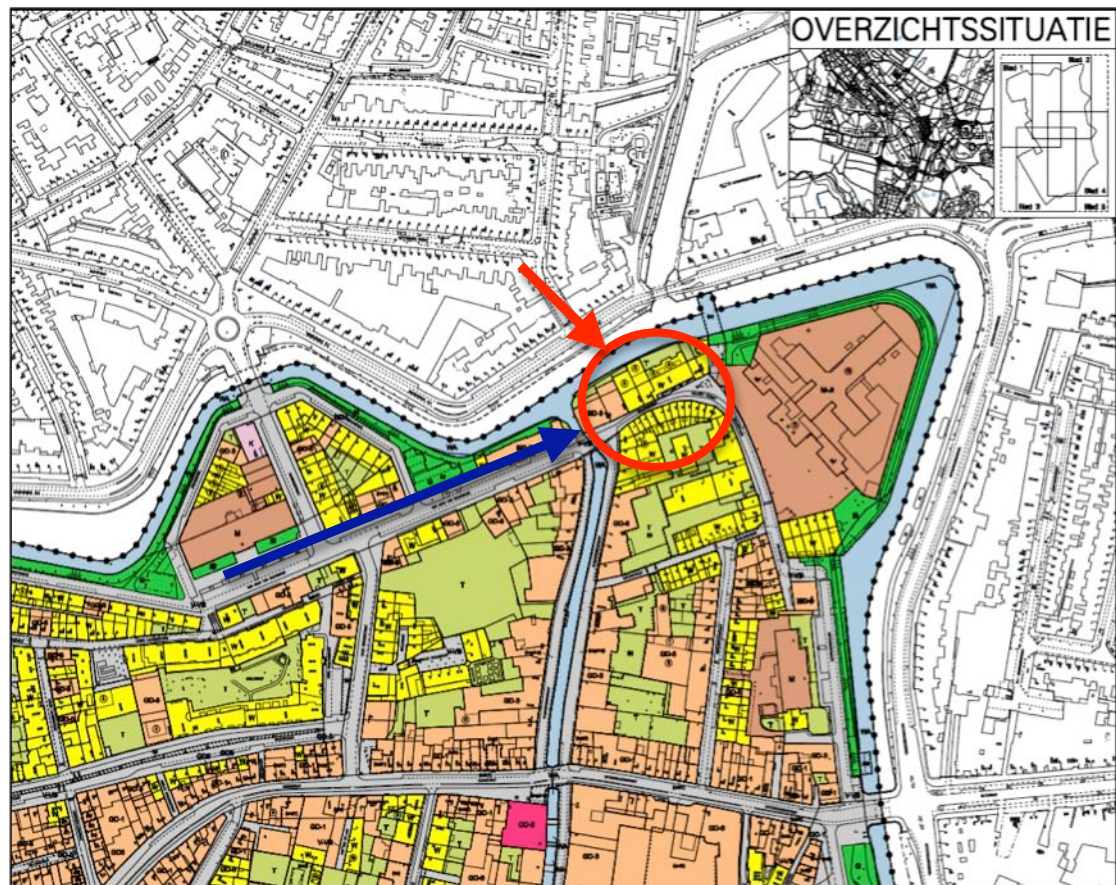


2. Situatieschets

De Wolvenstraat is een monumentaal straatje met middeleeuwse dimensies. Het betreft een smalle autovrije straat die in het midden nauw toeloopt. Afbeelding 2 laat zien dat de Wolvenstraat verreweg de nauwste ontsluiting in de Noordelijke binnenstad is.

In de huidige situatie kan de Wolvenstraat gedefinieerd worden als een "rustig straatje". Gedurende het grootste deel van de dag en in het weekend is er weinig verkeer. Tijdens de ochtend- en middagspits kan het wel redelijk druk zijn. Onderstaande spitstelling (Tabel 1) onderstreept dat. Deze telling is bewust in deze zienswijze opgenomen als nulmeting van de verkeerssituatie.

Afbeelding 2: "flessenhals" Wolvenstraat



Tabel 1a: Ochtendspits* week 29

Dag	Voetgangers	Brommers	Fietsers
maandag	9	7	142
dinsdag			
woensdag	21	13	185
donderdag	14	11	190
vrijdag	3	9	87
zaterdag	4	1	14
zondag			

* Ochtendspits gemeten tussen 7:00 en 9:00

Tabel 1b: Middagspits* week 29

Dag	Voetgangers	Brommers	Fietsers
maandag	37	7	111 186
dinsdag			
woensdag	55	11	236
donderdag	50	15	220
vrijdag	45	12	166
zaterdag			
zondag			

* Middagspits gemeten tussen 16:00 en 18:00

Tabel 1c: Dagtelling 16 Juli 2009

Uur	Voetgangers	Brommers	Fietsers
5:00 - 6:00	-	1	-
6:00 - 7:00	2	1	7
7:00 - 8:00	4	4	65
8:00 - 9:00	10	12	125
9:00 - 10:00	11	1	54
10:00 - 11:00	9	3	40
11:00 - 12:00	6	-	32
12:00 - 13:00	6	-	12
13:00 - 14:00	3	2	18
14:00 - 15:00	5	7	41
15:00 - 16:00	8	7	76
16:00 - 17:00	27	5	85
17:00 - 18:00	23	10	135
18:00 - 19:00	22	7	85
19:00 - 20:00	11	2	63
20:00 - 21:00	7	-	44
21:00 - 22:00	4	2	46

NB1: Aangezien bovenstaande telling na ingang van de zomervakantie (4 juli 2009) plaatsvond, zou iets minder drukte te verwachten zijn. De omwonenden schatten de drukte echter in als representatief. Wellicht werd de afname als gevolg van vakanties gecompenseerd door een toename omdat het een week van mooi weer was. Het zou ons inziens goed zijn als de gemeente in aanvulling op bovenstaande telling enkele weken een telling van fietsers en bromfietzers doet met een mechanische fietsteller (telslang).

NB2: De meeste fietsers en brommers passeren richting het oosten. De Wolvenstraat lijkt dus een logischere route komend vanaf de Asch van Wijckskade richting Bildstraat dan andersom.

3. Brommers en scooters

Aandachtspunt in de huidige situatie zijn vooral de brommers (bijvoorbeeld voedselkoeriers), vanaf de Asch van Wijckskade (blauwe pijl in afbeelding 2) met hoge snelheid de Wolvenstraat inrijden. Gegeven de nauwheid van de straat ervaren bewoners dan het gevoel "van de sokken gereden te worden". Aan het begin en eind van de Wolvenstraat is duidelijk het G11 verkeersbord aangegeven, omdat de Wolvenstraat verboden is voor bromfietzers. Wij realiseren ons dat dit verbod moeilijk te handhaven is, maar adviseren hier toch periodiek tijdens de spits op toe te zien, of om verkeersremmende elementen op te nemen om de lange rechtstand vanaf de Asch van Wijckskade te onderbreken.



Het is goed dat er aan weerszijden van het fietspad een klein verhoogd voetpad aanwezig is, waardoor er toch iets van een scheiding is van het voet- en brom(fiets)verkeer. Voor spelende kinderen is echter wel toezicht geboden.

Een van de belangrijkste zorgpunten is dat door aanleg van de Griftbrug, een verschuiving van de verkeersstroom optreedt. Dit is ook de reden waarom de bewoners collectief besloten hebben een verkeerstelling te doen, zodat dit als nulmeting kan dienen om toekomstige verandering aan af te meten. Met de Griftbrug ontstaat een "snelle route" die naar verwachting veel verkeer zal aantrekken.

"De brug dient zo te worden ontworpen dat de binnenstad en de garage comfortabel te voet (inclusief kinderwagen en rolstoelen) bereikbaar zijn. daarmee is de brug ook toegankelijk voor fietsers, maar de vormgeving van de brug zal het gebruik door fietsers niet aanmoedigen. Voor (brom)fietsers en scooters zijn alternatieven aanwezig." (p. 58, Nota van Inspraak)

5

Box 1: Fietzers kennen snelste routes

(bron: Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW-publicatie 230)

Uit onderzoek naar het routekeuzegedrag [22] is gebleken dat de helft van de fietsers een route gebruikt die minder dan 6% langer is dan de kortste route. Nog beter dan afstand verklaart reistijd de routekeuze. Fietzers weten in 50% van de gevallen een route te kiezen die minder dan 5% verschilt van de snelste route in het netwerk.

De gemeente geeft zelf ook aan in de Nota van Inspraak:

"De huidige routes, zonder brug, zijn langer en voelen door de van het centrum afbuigende looprichting nog langer." (p.57, Nota van Inspraak).

De gemeente onderschrijft daarmee onze stelling dat eenieder die op weg naar het centrum een route langs of nabij de parkeergarage volgt, de kortste weg zal kiezen, via de brug.

De route zal niet direct ingeburgerd zijn, maar verwacht wordt dat deze toename in het eerste jaar na aanleg van de brug al optreedt.

5. Monitoren verkeersstroom

Wij wijzen de bouw van de brug af, maar mocht het plan doorgang vinden dan stellen wij dat de Gemeente er goed aan zou doen om de verkeersstroom te monitoren. Een eerste telling voor aanleg van de brug, en vervolgtellingen na aanleg van de brug. De Gemeente stelt in de Nota van Inspraak:

"De aanleg van de brug leidt niet tot extra verkeersbewegingen." (Nota van Inspraak, p.58)

Deze conclusie lijkt voorbarig en niet gegrond op een analyse van de situatie. Onze zorg betreft niet de toename in voetverkeer van de parkeergarage naar de binnenstad, of een toename van voetverkeer in het algemeen. Onze zorg betreft een toename van verkeersdruk van fietsers en brommers.

Indien uit monitoring van de verkeersstroom blijkt dat het fiets- en bromverkeer een jaar na aanleg van de brug significant is toegenomen, stellen wij voor dat de Gemeente daar conclusies aan verbindt. Zie ons voorstel over alternatieve maatregelen.

6. Planschade

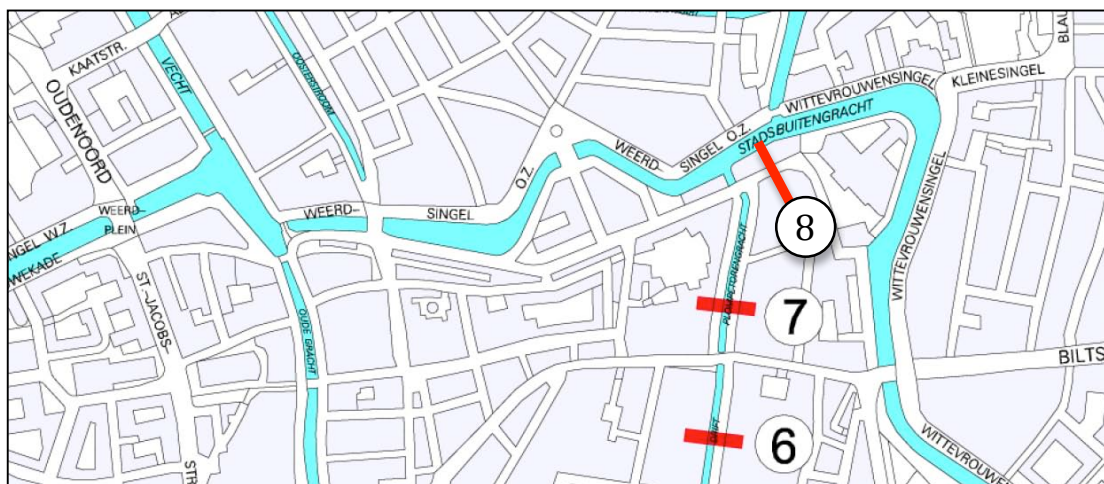
Huiseigenaren in de omgeving van de brug kunnen bij de bouw van de brug waarschijnlijk aanspraak maken op een planschadevergoeding. Hoewel dit geen inhoudelijke grond is om het plan af te wijzen, is dit in de toekomst mogelijk een forse kostenpost, en in die zin van belang voor de Gemeente om in de overwegingen mee te nemen. Het beperkte profijt van de brug voor bewoners (ontsluiting Griftpark), zal naar verwachting niet opwegen tegen de negatieve gevolgen van een toename in verkeer, en wij verwachten dan ook dat de planschade ruim boven het in de nieuwe wro gestelde minimum van 5% (bagatelkosten) ligt.

Indien er inderdaad een toename van verkeersdruk optreedt, ondervinden gezinnen met jonge kinderen in de Wolvenstraat (bijv. nr. 3, 15, 17, 18) last van verdergaande verkeersonveiligheid en geluidsoverlast. Voor de waarde van de huizen vervalt de omgevingswaarde (rustig straatje), en daarmee valt een deel van de kopersmarkt (gezinnen met kinderen) weg en/of daalt de waarde voor deze markt.

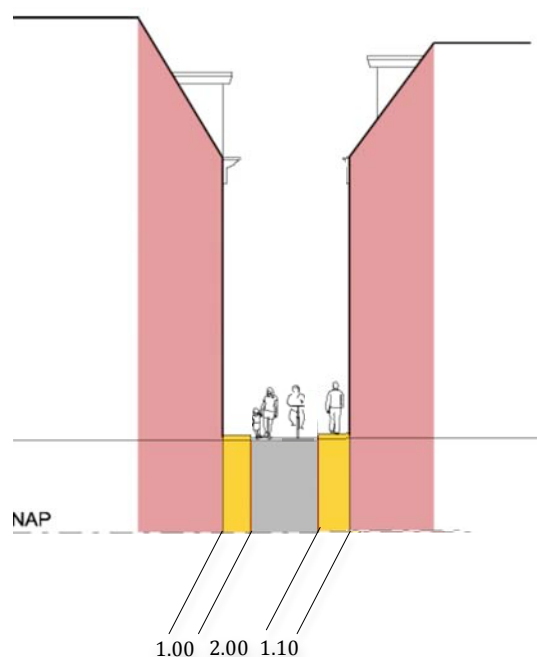
7. Veiligheid

Bijlage 2 van het bestemmingsplan geeft zeven dwarsprofielen van een aantal locaties in de binnenstad. Opvallend is dat er geen doorsnede in de Wolvenstraat is genomen. Ons inziens is een dwarsprofiel in de Wolvenstraat relevant omdat in het licht van de Griftbrug juist door deze flessenhals de grootste toename van verkeer gewrongen moet worden. Hieronder geven wij een dwarsprofiel (nr. 8, afbeelding 4 en 5) en enkele aandachtspunten.

Afbeelding 4: Locatie additioneel dwarsprofiel nr. 8



Afbeelding 5: Principeprofiel nr. 8 - Wolvenstraat



Bovenstaande doorsnede is genomen op het smalste deel van de Wolvenstraat, nabij huis nummer 7. De breedte van het voetpad varieert, maar is op die locatie 1.00 en 1.10 m aan de noord respectievelijk zuidzijde. Het fietspad is 2.00 m breed.

De principe doorsnede laat duidelijk zien dat de situatie zich eigenlijk niet leent voor een combinatie van fiets- en voetverkeer. Volgens de ASVV 2004 (CROW) zou een fietspad met tweerichtingsverkeer normalitair een breedte van meer dan 3,50 m moeten hebben, en 3,00m voor lage intensiteit. Ook het voetpad is te smal gedimensioneerd. Daarvoor geldt een richtlijn van >2.00 m waarbij alleen bij vernauwingen korter dan 10 m een breedte >1.20 m toegestaan is. Er is dus onvoldoende manoeuvreerruimte voor mensen met een handicap, met zware bagage of kinderwagens. In de huidige situatie wijken mensen met kinderwagens vaak uit naar het fietspad, wat soms gevaarlijke situaties oplevert. Voor het geprojecteerde rolstoelverkeer van- en naar de parkeergarage zal hetzelfde gelden.

Wij zijn ons ervan bewust dat het in de binnenstad van Utrecht niet altijd mogelijk is om de dimensionering van de ASVV toe te passen. Duidelijk is echter dat de Wolvenstraat zodanig nauw en ondergedimensioneerd is, dat de overweging zou moeten zijn de Wolvenstraat voetgangersgebied te maken, eens te meer in het licht van de beoogde toegankelijkheid voor rolstoelgangers en toename van voetverkeer.

Naast verkeersveiligheid is sociale veiligheid van belang. De bewoners hebben tijdens de inspraak argumenten hieromtrent (penitentiare inrichting, project strafrechtelijke opvang verslaafdenzorg, etc.) ingediend en deze zijn in de Nota nog onvoldoende meegenomen in discussie. Voorkomen moet worden dat de brug een 'hangplek' wordt.

8. Alternatieve route

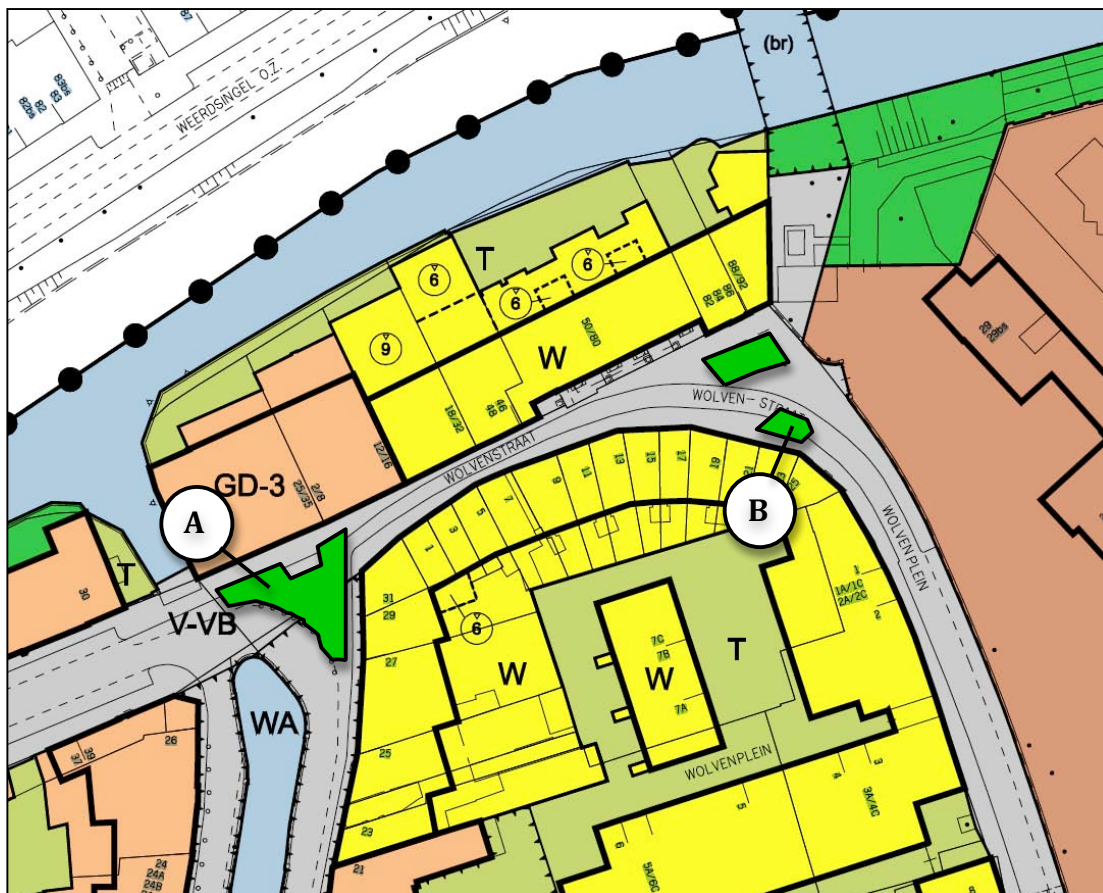
De alternatieve route via de Wittevrouwensingel is nog niet goed onderzocht. Dit wordt (ook door buitenstaanders) als een logische oplossing gezien. Er ligt al een breed en rustiek pad langs de singel en voor rolstoelgangers is deze route minder stoepje-af-stoepje-op dan de doorlooproute via de Plompetorengracht, en zonder conflict met auto's, fietsers en brommers. Daarnaast vind de route aansluiting bij winkeleigenaren in de Wittevrouwenstraat. De looproute langs de singel ook voordelen heeft voor de net opgeknapte Biltstraat. Bezoekers van de nieuwe uitgaansgelegenheden die daar zijn bijgekomen zullen geen enkele baat hebben van de brug.

Het ons inziens beter om eerst andere goedkope opties en optimalisaties een kans te geven en uit te voeren (bijvoorbeeld ook bewegwijzering naar garage) voordat tot het irreversibele en relatief kostbare plan van de brug wordt overgegaan.

9. Alternatieve maatregelen

Indien passende maatregelen worden genomen om een toename van fiets- en bromverkeer te voorkomen, vervalt daarmee een belangrijk punt van zorg met betrekking tot de aanleg van de Griftbrug. Een toename van voetgangersverkeer wordt niet als groot bezwaar gezien. Ons inziens is hier ook winst te behalen. Indien de Wolvenstraat als voetgangersgebied bestemd wordt, kunnen de beide smalle voetpaden samengetrokken worden tot een enkel breed voetpad, waar vervolgens voldoende manoeuvreerruimte is voor rolstoelgangers en voor een toename in voetverkeer. Tevens wordt daarmee de ongewenste en onveilige situatie van hard rijdende brommers aankomend van de Asch van Wijckskade opgelost.

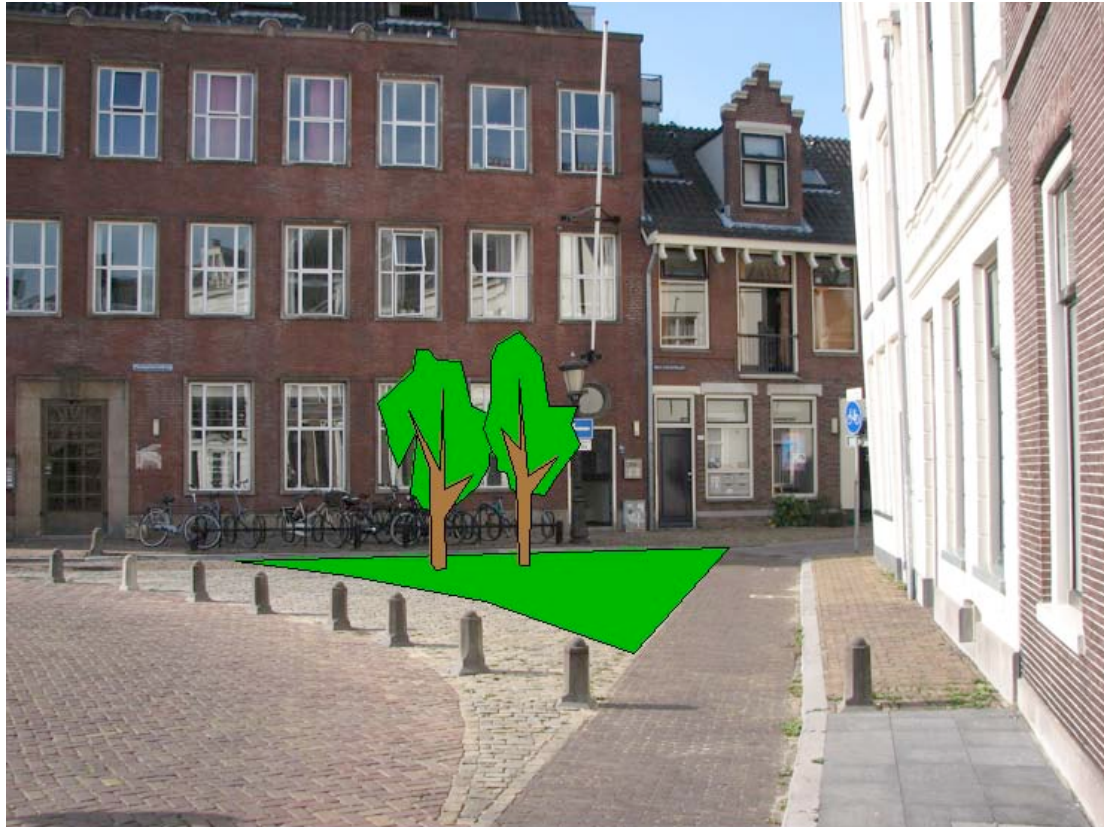
Afbeelding 6: Voetgangersgebied Wolvenstraat



Een brom- en fietsverbod is echter moeilijk te handhaven en werkt alleen als de fietsroute op een slimme manier geblokkeerd wordt. De huidige afzetting bij de Plompetorenbrug zou versterkt kunnen worden door een verhoogd groenperk aan te leggen. Zie vlak "A" in afbeelding 6 en de impressie in afbeelding 7. Ook aan de zijde van het Wolvenplein kan de fietsroute gebroken worden door een 'lus' in de bestaande vloeiende bocht te creëren (Zie vlak "B" in afbeelding 6). Wel dient rekening gehouden te worden met de toegankelijkheid voor ambulance en brandweer en incidenteel bestemmingsverkeer (laden en lossen) voor bewoners van de Wolvenstraat, en Moira.

Het creëren van een plantsoen is wellicht een vrij drastische ingreep. Er zijn ook andere (minder drastische) maatregelen die een oplossing bieden. Wij denken hierin graag met de Gemeente mee.

Afbeelding 7: Plantsoen



Afbeelding 6 laat zien hoe de doorgaande route vanuit de Asch van Wijckskade kan worden geblokkeerd/afgebogen. De route van en naar de Wittevrouwenstraat en Biltstraat via de Wolvenstraat wordt dan minder aantrekkelijk, en fietsers en brommers zullen eerder voor een route via Begijnestraat en Plompetorengracht kiezen.

Overigens is de verkeerssituatie langs de Plompetorengracht ook een aandachtspunt, met name de veiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers met kinderwagen en rolstoelgangers (zie afbeelding 8).

Duidelijk is dat het strategisch plaatsen van groenperken, sierkeien of andere vaste elementen verkeersregulerend kan werken.

De Gemeente geeft in dit kader aan:

"De Grifthoekbrug biedt de mogelijkheid biedt de mogelijkheid om parkeerplaatsen op te heffen en de Plompetorengracht anders in te richten." (p.58, Nota van Inspraak)

Herinrichten van de Plompetorengracht lijkt ons een uitstekend idee. Wij denken dat dit plan echter onafhankelijk van de brug kan en moet worden beschouwd. De brug wordt ook als argument gebruikt voor het deels autovrij maken van het Janskerkhof. Nu al is het zo dat er op zaterdag - de drukste dag in de stad - minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn op het Janskerkhof vanwege de Bloemenmarkt. Dat lijkt niet tot problemen te leiden, dus de vraag is of de brug wel noodzakelijk is voor het deels autovrij maken van het Janskerkhof, of voor de Plompetorengracht.

Opgemerkt wordt dat de logische orde van maatregelen is eerst de Plompetorengracht autovrij te maken en te herinrichten, zodat de looproute kan functioneren, en pas dan het Janskerkhof autovrij te maken.

Afbeelding 8: Plompetorengracht



10. Haalbaarheid

Inspraakreactie nr.41 wordt aangehaald als zijnde een opmerkingen over "uitvoerbaarheid". Dit is niet correct. De betreffende inspraakreactie stelt geen vraagtekens bij de uitvoerbaarheid maar bij de (financiële) "haalbaarheid". Het plan voor het bouwen van de Grifthoekbrug betreft een grote onomkeerbare ingreep op de omgeving, waarbij ook sprake is van een significante financiële investering (aanleg brug, mitigerende maatregelen voor omgeving en verkeer, en planschade). Het is dus belangrijk de financiële kosten en baten eens naast elkaar te zetten in een rekensommetje (kapitalisatie) van kosten en opbrengsten

tot netto contante waardes. Daarnaast zijn er uiteraard de maatschappelijke kosten (en baten) waar wij in deze zienswijze de aandacht op richten.

In het licht van haalbaarheid is het interessant om na te gaan waarom het plan voor de brug van acht jaar geleden uiteindelijk als onwenselijk en niet haalbaar werd beoordeeld, en of diezelfde redenen nu niet net zo goed of zelfs in sterkere mate van kracht zijn. De Gemeente gaf hierop het volgende antwoord:

Een brug over de singel is inderdaad eerder onderwerp van politieke besluitvorming geweest. Met het nu opnemen van de brug in het bestemmingsplan Binnenstad heeft het college een nieuwe afweging gemaakt. (p.57, Nota van Inspraak)

Dit is geen antwoord op de vraag. Welke afweging? Het is goed om te leren van onze fouten, dus wij gaan er vanuit dat de gemeente het dossier van acht jaar geleden nauwkeurig heeft geanalyseerd. Met "nieuwe afweging" wordt ongetwijfeld niet bedoeld dat u tabula rasa een afweging maakt, maar dat er nieuwe argumenten zijn? Hoe zit het met de oude argumenten? Het betoog wordt vervolgd met:

De aanduiding in het voorontwerp bestemmingsplan Binnenstad maakt het planologisch mogelijk om hier een brug aan te leggen, maar legt geen realisatie verplichting op. (p.57, Nota van Inspraak)

Wat wil de Gemeente hiermee zeggen? De Gemeente is tot alles in staat maar tot niets verplicht?

11. Participatie en Klankbordgroep

In de Nota van Inspraak wordt niet ingegaan op een aantal belangrijke aandachtspunten (zoals geluidsoverlast en verkeersonveiligheid). De gemeente herhaalt daarbij telkens dat overleg met omwonenden en belanghebbenden wordt gepleegd:

"In de klankbordgroep wordt in overleg met omwonenden en belanghebbenden gezocht naar maatregelen om geluidsoverlast zoveel mogelijk te voorkomen." (p.57, Nota van Inspraak)

"In de klankbordgroep wordt gesproken over maatregelen om het gebruik van de brug door (brom)fietzers en scooters te ontmoedigen." (p58, Nota van Inspraak)

De klankbordgroep bestaat inmiddels bijna een jaar, en is slechts eenmaal bijeengekomen. De dialoog heeft weinig opgeleverd omdat de Gemeente van de deelnemers verwacht dat zij instemmen met de brug. Het kan niet de bedoeling zijn dat de klankbordgroep slechts bestaansrecht heeft om de bouw van de brug te accorderen en vervolgens als mede-eigenaar te fungeren voor problemen die niet opgelost kunnen worden. Is de Gemeente bereid om ook de doorgang van

het project ter discussie te stellen op het moment dat de klankbordgroep tegen de bouw van de brug is?

De Nota van Inspraak geeft de indruk dat de Gemeente de doorgang van de brug wil forceren, en de objectiviteit en nuance daarin verliest. Zo stelt de Nota van Inspraak over de toename van passanten:

"De ene bewoner zal dit als negatief ervaren, terwijl een andere bewoner dit juist als prettig ervaart." (p.59, Nota van Inspraak)

Met deze zin wordt de zorg ten aanzien van de verkeersveiligheid en herrie van brommers gebagatelliseerd tot een kwestie van persoonlijke voorkeur. Daarnaast verdraaid de Gemeente de verhouding - het overgrote deel van de inspraak reacties is negatief ten opzichte van de bouw van de brug.

Met onderhavige zienswijze hopen we dat de discussie in de toekomst vooral de feiten onder ogen zal zien. Voor zover er in dit document naast feiten ook meningen en ideeën worden gegeven, wijzen wij u erop dat dit niet slechts de gedachten van een enkeling zijn. Onderhavig document wordt breed gedragen door omwonenden (zie Bijlage 1, lijst met handtekeningen). Wij spreken de Gemeente aan op haar voornemen bewoners en belanghebbenden in het beslissingsproces te betrekken, en gaan ervan uit dat u de aandachtspunten en ideeën in deze zienswijze ter harte zal nemen.

Bijlage inspraakreactie nummer 6

Utrecht De Uithof beter af met spoorlijn

Voordat Utrecht een tramlijn aanlegt naar universiteitscomplex De Uithof moeten gemeente en stadsregio zich eens goed bezinnen of dat wel de beste oplossing is. De regio is meer gebaat bij een spoorlijn die De Uithof rechtstreeks aandoet, betoogt Piet Brouwer.

AUTEUR PIET BROUWER FOTO JAN LANKVELD



De Uithof wordt nu nog bediend door twee buslijnen vanaf Utrecht Centraal, de buslijnen 11 en 12. In de afgelopen jaren is meermalen sprake geweest van het vertrimmen van die buslijnen, als verlenging van de tram Nieuwegein/Jsselstein-Utrecht. Het is tot dusver bij plannen gebleven. Een of twee tramlijnen tussen de stad en De Uithof zullen geen afdoende oplossing bieden. Daar moet dus geen geld in worden gestoken. Kijk naar Nieuwegein, waar deskundigen tot de conclusie zijn gekomen dat de gemeente meer gediend zou zijn geweest met een station op een nieuwe spoorlijn Utrecht-Breda, uiteraard aangevuld met busvervoer. Ook al wordt een aan te leggen tram naar De Uithof doorgetrokken naar Zeist, dan nog blijft het behelpen. Het universiteitscomplex verdient een hoogwaardige ontsluiting vanuit meerdere richtingen. Dat kan alleen

een spoorlijn zijn, als onderdeel van het nationale netwerk.

Het idee is niet nieuw. De staatscommissie van 1902, die moest rapporteren over het spoor in en rondom Utrecht, had aan de oostkant van de stad een nieuwe lijn voorgesteld opdat de treinen uit Den Haag en Rotterdam zonder kopmaken konden doorrijden naar Amersfoort.

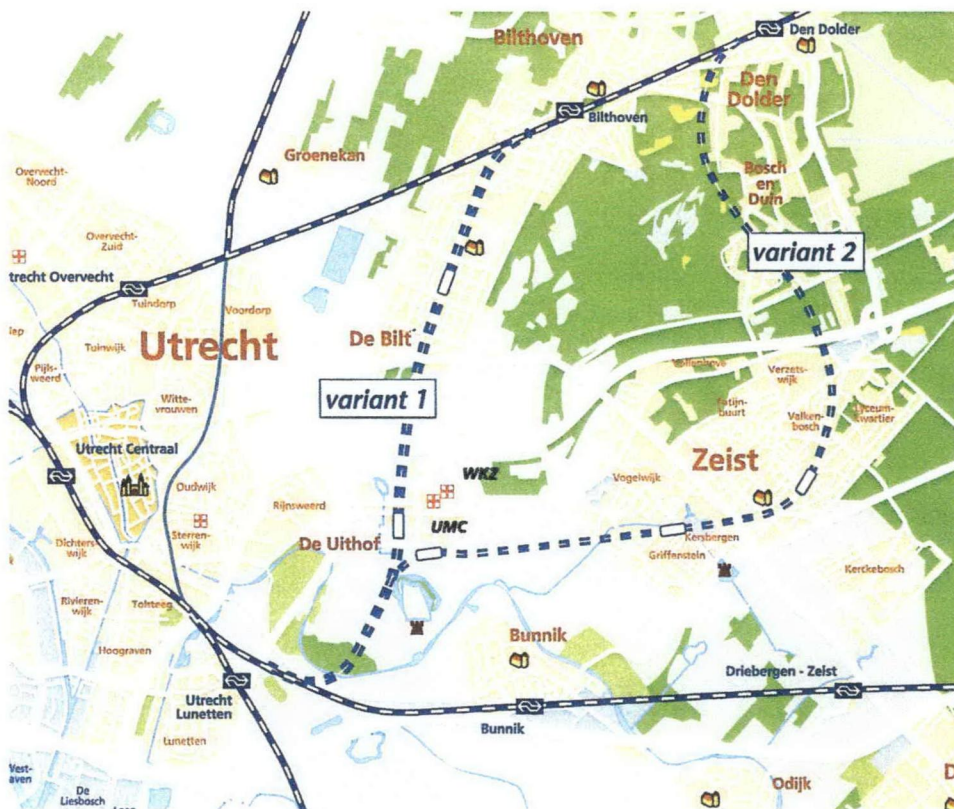
Nog niet zo lang geleden stelde een raadsfractie in Utrecht voor De Uithof het eindpunt te maken van een spoorlijn. Dat is echter geen toekomstvaste oplossing. Ton van Rietbergen, verbonden aan de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de Universiteit van Utrecht, pleitte onlangs in zijn column in het AD voor een railverbinding met De Uithof, zonder nadere precisering.

Doorrijden

Een nieuwe spoorlijn Utrecht-De Uithof-Den Dolder, met een lengte van 8 à 12 kilometer, maakt het mogelijk om vanaf Den Dolder door te rijden via Soest en Baarn naar Hilversum en Almere. Het doorrijden is niet onbelangrijk vanwege de groeiambitie van Almere. Als in een later stadium de omgeving van Utrecht is volgebouwd, fungeert Zuidelijk Flevoland als overloop. Belangrijk is ook dat de voorgestelde lijn in een directe verbinding voorziet met Apeldoorn en Zwolle. Een spoorlijn die De Uithof bereikbaar maakt uit diverse richtingen is de enige oplossing die ook na tientallen jaren zijn waarde zal bewijzen.

Wordt de lijn tweesporig aangelegd, dan rijdt er alleen Randstadspoor. Komen er vier sporen, dan kunnen ook doorgaande treinen van Den Haag en Rotterdam

Twee mogelijke tracés voor een ondergrondse spoorlijn naar De Uithof. Variant 1 bedient ook De Bilt, variant 2 doet Zeist aan.



naar Amersfoort en verder de lijn gebruiken. Het kopmaken in Utrecht Centraal en het oversteken van het emplacement hoeft dan niet meer. Dit leidt tot een kortere reistijd, ontlast van de perronsporen op Utrecht Centraal en verlaging van de exploitatiekosten. De Uithof zal dan zonder overstappen vanuit Den Haag en desgewenst ook vanuit Schiphol bereikbaar zijn. Idealiter rijden straks ook doorgaande treinen Ede-Wageningen-Barneveld-Amersfoort-De Uithof-Utrecht over de spoorlijn.

Ondergronds

De aanleg van de spoorlijn zal niet eenvoudig zijn. Het gebied waar hij moet komen is al bijna volgebouwd, of heeft een bestemming als sportterrein of natuurgebied. Er zullen duizend en één bezwaren naar voren worden gebracht. Op maaiveld is nauwelijks nog plaats te vinden. Daarom is een grotendeels ondergrondse ligging de beste optie. Belangrijk voordeel is dat er geen gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer zullen zijn. Als Amsterdam en Rotterdam een raillijn ondergronds kunnen aanleggen, dan moet het in dit gebied ook kunnen. Het grootste probleem is het vinden van ruimte voor de aftakking van de lijn Utrecht-Arnhem en voor aansluiting aan de spoorlijn bij Bilthoven of Den Dolder; een uitdaging voor de deskundigen.

Ook als de spoorlijn eenmaal in bedrijf is, blijven buslijnen nodig. Maak bij voorkeur regionale buslijnen, met zowel op De Uithof als op Utrecht Centraal een halte voor doorgaande bussen. Daarnaast zullen er op De Uithof shuttlebussen nodig zijn. Ze rijden af en aan om de mensen vanaf het spoorwegstation voor de deur van elk gebouw af te zetten. Comfortabeler kan het niet. Het complex meet ongeveer één bij anderhalve kilometer. Deze shuttlebussen rijden over korte afstanden waardoor de opbrengsten gering zijn. Het valt te overwegen ze gratis te maken. Daarnaast biedt de (tweede) fiets uitkomst als vorm van natransport. Het zal zeker 20 tot 25 jaar duren voordat de spoorlijn er ligt. Wil het complex op lange termijn zijn waarde behouden dan moet de aanleg van de spoorlijn zo snel mogelijk beginnen.

Utrecht Science Park

De Uithof ontwikkelt zich in snel tempo tot een economische cluster op het gebied van leven en gezondheid. In het complex zijn onder andere gevestigd de Universiteit Utrecht, het Universitair Medisch Centrum, het Wilhelmina Kinderziekenhuis, het Centraal Militair Hospitaal en de Hogeschool Utrecht. De samenwerkende organisaties spreken van het Utrecht Science Park. Kenmerkend voor de snelle ontwikkeling is het feit dat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), nu gevestigd in Bilthoven, op een termijn van 10 à 20 jaar naar De Uithof wil verhuizen. Ook een fabrikant van gezonde voedingsmiddelen wil zijn laboratorium daar vestigen. Het proces dat hoogwaardige activiteiten elkaar versterken en elkaar aantrekken zal doorgaan. Qua oppervlakte is het maar een klein stukje van ons land, maar het is wel een van die stukjes waar Nederland van moet leven.

De huidige ontsluiting van De Uithof zal op termijn niet meer toereikend zijn. Het complex telt tegen de 5000 parkeerplaatsen. In de spits proberen grote aantallen auto's langs drie toegangswegen het complex te bereiken, met als gevolg dat het verkeer aan de oostkant van de stad vaststaat. De belangrijkste ov-verbindingen zijn nu twee stadsbuslijnen: lijn 11 en lijn 12 (in de spits ook 12 S, die als sneldienst rijdt tussen Utrecht Centraal en het Stadion). Om de buslijnen het karakter van 'hoogwaardig openbaar vervoer' te geven hebben ze maar weinig haltes. Dit leidt op De Uithof tot lange looproutes. Er rijden dubbelgelede bussen met een capaciteit van 48 zit- en 112 staanplaatsen. Ondanks hoge frequenties – in de spits 18 respectievelijk 22 ritten per uur – kampt vooral lijn 12 (12 S) met een capaciteitsprobleem. Lijn 11 zou nog versterkt kunnen worden met snelritten. Daarnaast zijn er

drie stadslijnen met lagere frequenties, waarvan één alleen in de spits; zij verbinden De Uithof onder andere met de voorstadstations Overvecht en Lunetten. Verder zijn er 11 lijnen naar plaatsen buiten Utrecht, waarvan een deel alleen in de spits.

Wat ontbreekt is een buslijn vanaf station Amersfoort. Zo'n lijn is er niet gekomen omdat hij de trein tussen Amersfoort en Utrecht concurrentie zou aandoen. Het UMC trekt grote aantallen patiënten die afkomstig zijn uit de richtingen Zwolle en Apeldoorn. Zij reizen nu met de trein eerst naar het Centraal Station in Utrecht, aan de westkant van het centrum. Vervolgens moeten ze met de bus (of in de toekomst met de tram) weer naar het oosten. Hoogst onlogisch, het kost de passagiers tijd en geld. En het werkt het gebruik van de auto in de hand.

Piet Brouwer is oud-directeur van het GVV en medeauteur van het boek 'Berigt aan de heeren reizigers, 400 jaar openbaar vervoer in Nederland'.

Bijlage inspraakreactie nummer 12

Bijlage 1: Richtlijnen toepassing oversteekplaatsen voor voetgangers binnen de bebouwde kom = zebra (2016)
Voorstel dd. 10.12.2015.

Gemeente Utrecht.

Richtlijnen toepassing oversteekplaatsen voor voetgangers binnen de bebouwde kom = zebra (2016).

Het Gemeentebestuur van Utrecht heeft zich uitgesproken voor een versterking (ruim baan) van de positie van de voetganger en fietser in het verkeer. Ten aanzien van de voetganger kan die wens in navolging van de praktijk in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag goed worden vormgegeven door verruiming van de oversteekmogelijkheden en standaardisering van de uitvoering daarvan in de vorm van de zebra met zijn wettelijk geregelde verplichtingen voor het overige verkeer. De bestaande Utrechtse regels worden daartoe gemigreerd naar één, integrale, voor heel Utrecht geldende, meer globale en vanuit het belang van de voetganger aangepaste set van regels voor de toepassing van zebra's in ongeregelde en geregelde situaties (= zonder en met verkeerslichten) binnen de bebouwde kom.

Deze nieuwe set van Utrechtse richtlijnen, die thans ook voldoen aan de Europese wet- en regelgeving, is hieronder weergegeven.

1. Oversteken voor voetgangers worden uitgevoerd als Voetgangers Oversteek Plaats (VOP) = **zebra** conform de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens, hoofdstuk 4, paragraaf 2, artikel 9.
2. In welke situaties een zebra (= VOP) volgens de wetgever mag worden toegepast is eveneens geregeld in het onder 1 genoemde artikel 9.
Samengevat: zebra's mogen binnen de bebouwde kom op alle wegen met een maximum snelheid van 50 km/u of lager worden toegepast, ook op rijbanen in de voorrang en in gebieden met een maximum snelheid van 30 km/u.
3. Zebra's worden toegepast vanuit het belang van de voetganger in over rijbanen kruisende logische looproutes.
4. Een zebra begint en eindigt bij een veilig steunpunt.
5. Het maximale aantal in één keer (tussen twee veilige steunpunten) door de voetganger te kruisen rijstroken voor gemotoriseerd verkeer (auto en/of bus) in een situatie zonder verkeerslichten bedraagt twee.
6. Een zebra kan worden toegepast indien ter plaatse niet meer dan 15% van de motorvoertuigen het maximum van 50 km/h overschrijdt. Voetgangers en automobilisten dienen voldoende zicht op elkaar te hebben.
7. Zonodig wordt een weg of rijbaan door veilige steunpunten ter plaatse van de oversteek in meerdere zebra's opgedeeld.

8. Bij rotondes worden zebra's aangebracht in de logische looproutes van de voetgangers.
9. Geen zebra op vrij liggende fietspaden en op vrij liggende exclusieve trambanen.
10. Geen ongeregelde zebra (= zonder verkeerslichten) binnen 75 m van een andere zebra of van een kruispunt met verkeerslichten.
11. Indien in een bepaalde situatie een zebra te gevaarlijk voor de voetgangers wordt geacht en dat niet met aanvullende maatregelen (versmalling, chicane, drempel, opheffen parkeervakken, borden, waarschuwingslichten, verkeerslichten) oplosbaar is, dan hier geen voetgangersoversteek.
12. Bij verkeerslichten worden alle voetgangersoversteken over de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer van zebra's voorzien.
13. Bij zebra's bij verkeerslichten worden de voetgangerslichten met eventuele aanvraagdrukknoppen in het hart van de zebra geplaatst. Daarbij worden zoveel mogelijk functies in één mast in het hart van de zebra gecombineerd: voetgangerslicht, verkeerslicht, staander van uithouder of portaal, openbare verlichting, bovenleidingmast. De invalidenopritjes worden tegenover elkaar aangelegd naast de in het hart van de zebra geplaatste mast.
14. Bij een ongeregelde zebra (= zonder verkeerslichten) wordt rechts en links (indien aanwezig: op het midden steunpunt) een RVV-bord L2 geplaatst. In bijzondere gevallen wordt tevens een verlicht RVV-bord L2 boven de rijbaan aangebracht.
15. In geval het comfort of de veiligheid van de voetgangers in het geding is, kan per situatie van het gestelde in de punten 5, 9 of 10 worden afgeweken ter beoordeling van het hoofd Milieu en Mobiliteit.
16. Een fietsoversteek parallel aan een zebra wordt uitgevoerd met twee parallelle rijen in het verlengde van de zebrastrepen op het wegdek aangebrachte vierkanten of parallellogrammen, conform diagram A-37 behorend bij bijlage 8, hoofdstuk III, paragraaf 38 van de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake Verkeerstekens (Aanvulling van 1 maart 1973, Tractatenblad 1975, nr. 114).

Met deze toepassingsregels is sprake van een goede verankering van de zebra in de Utrechtse praktijk op basis van de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving en van ruime praktijkervaring in de andere drie grote Nederlandse steden.

De voetganger staat centraal met een gelijkwaardige positie ten opzichte van de andere weggebruikers.

De voetgangersoversteek is voor voetganger en automobilist duidelijk zichtbaar en herkenbaar.

Bijlage 2

64 (1968) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1974 Nr. 36

A. TITEL

*Verdrag inzake verkeerstekens,
met Bijlagen;
Wenen, 8 november 1968*

57 (1973) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1975 Nr. 114

A. TITEL

*Protocol inzake tekens op het wegdek, aanvulling op de
Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake
verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor onder-
tekening werd opgesteld
(met Bijlage);
Genève, 1 maart 1973*

Voetgangersoversteken en fietsoversteken in de Europese wet- en regelgeving.

In het Verdrag inzake verkeerstekens (Wenen, nov. 1968) en de Europese Overeenkomst (Genève, maart 1973), die **op 8 november 2008 in Nederland in werking zijn getreden**, zijn de volgende teksten opgenomen:

- a. Art. 3 Verplichting van de Verdragsluitende Partijen.
 - 1 (a). De partijen bij dit Verdrag aanvaarden het in dit Verdrag beschreven stelsel van verkeerstekens en -symbolen, alsmede van **op het wegdek aangebrachte verkeerstekens**, en verbinden zich dit zo spoedig mogelijk over te nemen. Hiertoe
 - i. verbinden de Verdragsluitende Partijen zich (.....) wanneer dit Verdrag een verkeerstekens, -symbool of teken op het wegdek voorschrijft om een bepaalde regel of een bepaalde mededeling aan de weggebruikers kenbaar te maken, **geen ander** teken, symbool of **teken op het wegdek** te gebruiken om die regel of mededeling kenbaar te maken.
- b. Hoofdstuk IV Op het wegdek aangebrachte tekens.
 - art. 27 lid 4:
Om **voetgangersoversteekplaatsen** aan te duiden **dienen** bij voorkeur vrij **brede strepen** te worden gebruikt, die parallel lopen met de as van de rijbaan.
 - art. 27 lid 5:
Om **oversteekplaatsen voor fietsers** aan te duiden **dienen onderbroken strepen bestaande uit vierkanten of parallelogrammen** te worden gebruikt.
- c. Bijlage 8, Op het wegdek aangebrachte tekens, hoofdstuk III, Tekens dwars op de weg.
 - D, **Voetgangersoversteekplaatsen**, paragraaf 37:
De ruimte tussen de strepen die een voetgangersoversteekplaats aanduiden **dient** ten minste gelijk te zijn aan de breedte van de strepen en ten hoogste tweemaal deze breedte; de breedte van streep en ruimte samen **dient** tussen 80 cm en 1,40 m te zijn. De minimumbreedte die voor voetgangersoversteekplaatsen wordt aanbevolen is 2,5 m op wegen met een maximumsnelheid van 60 km per uur of minder (**diagram A-36**). Op andere wegen is de minimumbreedte voor voetgangersoversteekplaatsen 4 m. Uit veiligheidsoogpunt dienen voetgangersoversteekplaatsen op zulke wegen te zijn voorzien van verkeerslichten.
 - E, **Oversteekplaatsen voor wielrijders**, paragraaf 38:
Oversteekplaatsen voor wielrijders **dienen** te worden aangeduid door twee onderbroken strepen. De onderbroken streep **dient** bij voorkeur te bestaan uit vierkantjes (40-60 cm) x (40-60 cm), gescheiden door open stukken met dezelfde lengte als de zijde van de vierkantjes. De breedte van de oversteekplaatsen dient ten minste 1,80 m te zijn voor fietspaden voor verkeer in één richting en ten minste 3 m voor fietspaden voor verkeer in twee richtingen.
Op schuine oversteekplaatsen kunnen de vierkantjes worden vervangen door parallelogrammen met hun zijden parallel met respectievelijk de middellijn van de weg en de middellijn van het pad (**diagram A-37**). Wegspijkers e.d. worden niet aanbevolen. Diagram A-38 geeft een voorbeeld van een kruising waar het fietspad deel is van een voorrangsweg.

Pedestrian crossings

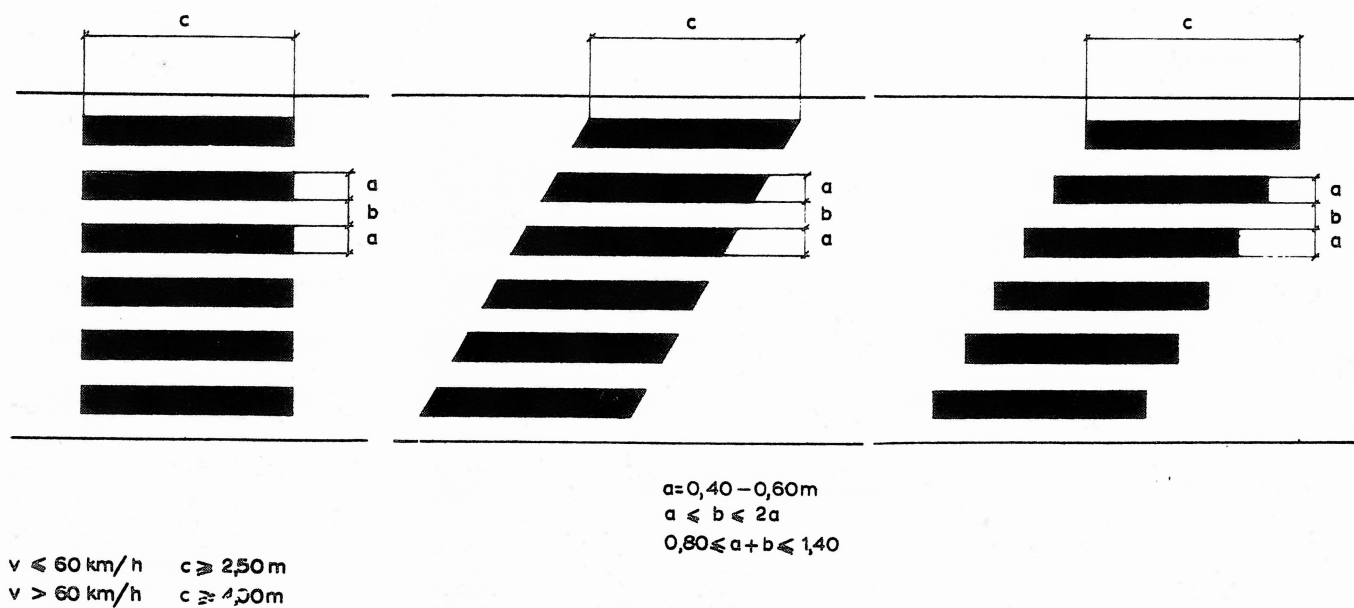
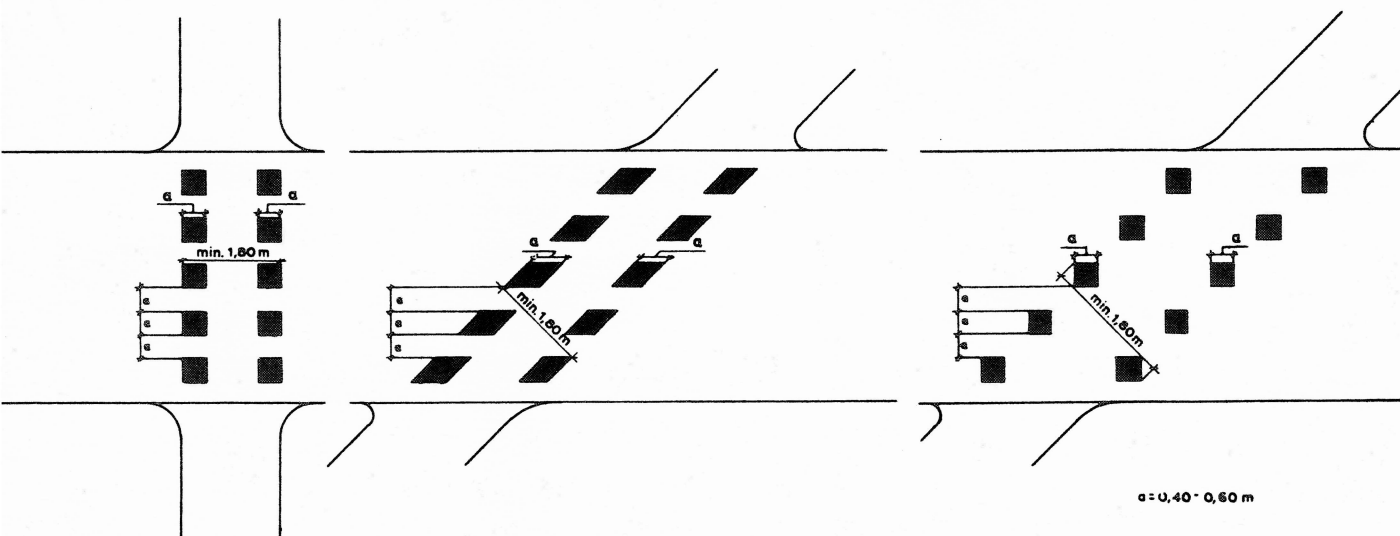


diagram A-36

Cyclist crossings



(For two-way cycle-tracks the minimum width should be 3,00 m)

diagram A-37

Bijlage inspraakreactie nummer 48

Bijlage 1 inspraak nummer 48: inspraakreactie op Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'

Visie op openbaar vervoer

Openbaar vervoer dient twee belangen: het sociale belang van de mobiliteit van mensen en het maatschappelijke belang van bereikbaarheid van stad en regio:

- Het sociaal belang: het openbaar vervoer verschaft mobiliteit voor iedereen die om welke reden dan ook niet met een eigen vervoermiddel reist. Dat kunnen diverse redenen zijn: een vrijwillige keuze omdat men bijvoorbeeld files of het zoeken naar een parkeerplek wil mijden, of omdat het openbaar vervoer het beste past in de eigen leefstijl; een noodzakelijke keuze als men niet beschikt over een auto of niet kan autorijden en ook de fiets voor de desbetreffende situatie geen optie is.
- Het maatschappelijk belang: het openbaar vervoer levert een onmisbare bijdrage aan de bereikbaarheid van stad en regio. De regio Utrecht kent veel reizigersstromen, onder andere veel woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer (ingaaand en uitgaand), niet alleen gericht op het centrum van de stad, maar ook op bijvoorbeeld Utrecht Science Park, Papendorp/Leidsche Rijn centrum.¹
Ook zijn er veel reizigers met andere motieven: winkelen, bezoek aan andere mensen, cultuur en recreatie, een bezoek aan een zorg- of dienstverlener, enzovoorts.
Het openbaar vervoer kan al deze reizigersstromen goed verwerken zonder dat het veel beslag legt op de openbare ruimte en de leefbaarheid.² Openbaar vervoer kan op redelijk korte termijn functioneren zonder een beroep te doen op fossiele brandstoffen.

Stelling. Het sociale belang van mobiliteit van mensen en het maatschappelijke belang van bereikbaarheid van stad en regio zonder te groot beslag op openbare ruimte en leefbaarheid en zonder beroep op fossiele brandstoffen zijn stedelijke belangen. Het ligt daarom op de weg van het gemeentebestuur openbaar vervoer te faciliteren en (mede) te ontwikkelen.

De reis van de reiziger

Verkeersbeleid, ook openbaar-vervoerbeleid, begint bij de reis van de reiziger. Die reis begint meestal bij de eigen voordeur van die reiziger en wordt afgelegd op verschillende manieren en met verschillende vervoermiddelen. De partijen verantwoordelijk voor mobiliteit dragen er zorg voor dat die vervoerwijzen een integraal netwerk van hoge kwaliteit vormen.

¹ Ook uitgaande pendel kan flinke vervoerstromen veroorzaken. Bijvoorbeeld naar Nieuwegein en Zeist.

² Bus, tram en trein hebben een veel kleiner deel van de openbare ruimte nodig dan de auto om hetzelfde aantal personen te verplaatsen en leggen na aankomst van de reizigers nauwelijks beslag op parkeerruimte: ze gaan immers weer op weg om nog meer reizigers te bedienen. Wat dat laatste betreft heeft het openbaar vervoer een voorsprong zelfs op de eigen fiets – daarvoor moet immers na de rit een parkeerplek gevonden worden.

Als de reiziger zijn huis verlaat heeft hij gekozen op welke manier hij de reis wil maken. De reiziger wil in volle vrijheid, om welke reden dan ook, ervoor kunnen kiezen voor zijn reis of delen daarvan het openbaar vervoer te gebruiken. Hij moet daarbij in staat zijn om vlot zijn bestemming te bereiken:

- De reiziger gaat een eindje met de fiets; stalt die dan veilig bij een OV-knooppunt en vervolgt daar de reis via het netwerk van frequente treinen, trams en HOV-bussen.³ Soms wandelt de reiziger naar het OV-knooppunt.
- Als het OV-knooppunt wat verder weg is kan de reiziger meestal in enkele minuten lopen een stopplaats van het ontsluitend openbaar vervoer in de buurt bereiken; daar neemt hij een stads- of streekbus, of misschien een dorps- of wijkbus of – over enkele jaren – een vorm van automatisch geleid vervoer; hoe dan ook een voorziening die goed en betrouwbaar is en toegankelijk voor (bijna) iedereen. De frequentie van deze vervoermiddelen zal soms wat lager zijn, maar dan zijn ze wel betrouwbaar, hebben ze een heldere dienstregeling en sluiten ze naadloos aan op het andere openbaar vervoer. Na een niet al te lange rit komt de reiziger aan bij een OV-knooppunt en vervolgt daar de reis via het netwerk van frequente treinen, trams en HOV-bussen.
- Veelgevraagde bestemmingen in de stad Utrecht liggen vaak bij een halte van trein, tram of HOV-bus. Dan is de reiziger snel op zijn bestemming.
- Voor andere bestemmingen is er ontsluitend openbaar vervoer – ook hier goed, betrouwbaar en toegankelijk. De reiziger kan ook kiezen voor een langere wandeling.
- Ontwerpers van een OV-netwerk moeten er rekening mee houden dat overstappen voor zo veel mogelijk reizigers vermeden moet worden. Het kost vaak tijd en reizigers vinden het nooit prettig. Dus waar mogelijk overstapvrije verbindingen.
- Op veel OV-knooppunten zijn ook huur- en leenfietsen beschikbaar.⁴ Heel geschikt voor de “last mile”.

Stelling. Om de reis van de reiziger vlot en betrouwbaar te laten verlopen is nodig:

- *Meer doorstroming van het openbaar vervoer; bussen moeten niet in het autoverkeer vastlopen.*
- *De aansluitingen binnen het OV-netwerk moeten naadloos en betrouwbaar zijn.*
- *Er moeten genoeg leen- of huurfietsen beschikbaar zijn.*
- *Op knooppunten en andere haltes moeten comfort en de reisinfo nog beter.*

Zo komen we tot een integraal OV-netwerk met hoge kwaliteit.

³ De reiziger kan er ook voor kiezen de hele reis per fiets af te leggen. Maar die reis blijft in deze notitie buiten beschouwing. Daarover kunnen anderen immers veel beter adviseren.

⁴ Veel reizigers kiezen voor openbaar vervoer in combinatie met de vouwfiets, die dan meegaat in het OV. We zijn terughoudend in het propageren van deze keuze omdat onzeker is in hoeverre het OV een verdere groei van vouwfietsenvervoer kan verwerken.

De rol van de trein in en om de stad Utrecht

Het belang van Utrecht als kruispunt van regionale, nationale en internationale treinen

Utrecht is niet alleen kruispunt van treinverbindingen, maar ook van enkele zeer zwaar belaste autowegen: A2, A12, A27. Met het oog op de nadelen die (de groei van) dat autoverkeer mee 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.

Wat hebben we hiervoor nodig?

- Verbetering van de infra voor nationale en internationale spoorverbindingen die via Utrecht verlopen om de snelwegen rond de stad te ontlasten. Betrouwbaarheid en robuustheid zijn hier belangrijker voor de reizigers dan verhoging van de frequenties van intercitydiensten.
- Als het gaat om hoge frequenties is prioriteit nummer 1 voor de regio de verbetering van de regionale treindiensten – die moet deels mogelijk gemaakt worden door investering in de infrastructuur. Bijvoorbeeld: de beoogde verbinding naar Amersfoort en de Veluwelijn moet mogelijk worden, de spoorverdubbeling richting Ede moet er alsnog komen en de stoptreindiensten op de lijn Amsterdam – Utrecht kunnen veel beter. Er moet binnen de provincie Utrecht tariefintegratie komen tussen de trein en het andere OV. Reizigers moeten met één reisproduct de hele provincie kunnen bereizen.⁵
- Daarnaast delen we de wens om een aantal lange-afstandstreinen een extra stop te geven in stations als Bunnik, Driebergen, Bilthoven, Overvecht en Lunetten. Met naadloos aansluitende bussen kunnen reizigers dan De Uithof en Rijsweerd bereiken zonder het centraal station te belasten. Ook het station Vaartsche Rijn kan zo'n functie vervullen: overstap van trein op Uithoftram.
- Op de langere termijn zal er een spoorstation in het gebied De Uithof/Rijsweerd moeten komen. Dit zou het beste deel kunnen zijn van de te ontwikkelen AUB-lijn, een spoorlijn Almere– Utrecht – Breda gebundeld met de A27. Het station Utrecht Science Park zal als tweede Utrechtse hoofdstation stoptreinen en intercity's faciliteren, aansluitingen bieden op de beide Uithoftramlijnen en ook het afleggen van de "last mile" met huur- of leenfiets moeten faciliteren.
- Om dit alles te verwezenlijken is het belangrijk om vanaf heden consequent op lokaal, provinciaal en landelijk niveau hieraan te werken. Dit traject kan beginnen met een initiatief om samen met onder meer de provincie Utrecht en de Utrechtse gemeenten een spoorvisie voor Midden-Nederland op te stellen.

Stellingen.

De stad Utrecht heeft belang bij goede en betrouwbare lange-afstandstreindiensten om het snelwegennet te ontlasten. Maar prioriteit op spoorgebied zijn frequentere regionale treindiensten en de investeringen in het spoornet die hiervoor nodig zijn.

De stad heeft baat bij meer treinstops (ook voor lange-afstandsreizigers) op regiostations, inclusief aansluitende OV-verbindingen met Rijsweerd en De Uithof.

De spoorlijn Almere – Utrecht – Breda moet er spoedig komen, met een station voor IC en stoptrein op De Uithof.

Om dit en andere zaken te bereiken is een spoorvisie voor Midden-Nederland gewenst.

⁵ Op termijn is tariefintegratie in heel Nederland wenselijk. Onze provincie kan daarin een eerste stap zetten.

Bijlage inspraakreactie nummer 55

Geacht College,

Recent is de Toekomstvisie Utrecht Centrum: 'a healthy urban boost' (hierna: de "toekomstvisie") gepresenteerd. De toekomstvisie zou moeten dienen als basis voor een vast te stellen structuurvisie.

Met deze brief vraag ik uw aandacht voor (i) de belangen die [redacted] heeft bij een aantrekkelijke en goed bereikbare binnenstad in het algemeen, en het aantrekkelijk en bereikbaar blijven van (de parkeergarages van) winkelcentrum Hoog Catharijne in het bijzonder en (ii) de wijze waarop door uw gemeente, mede gezien de tussen uw gemeente en [redacted] gesloten overeenkomsten, thans met deze belangen wordt omgegaan.

Toekomstvisie

Uitgangspunt van de toekomstvisie is het autoluw maken van de gebieden die behoren tot fase 2 van het Stationsgebied (onder meer door de Van Zijstweg 2 x 1 baans te maken), het verlenen van voorrang aan fietsers en voetgangers ten opzichte van autoverkeer en het niet langer ondertunnelen van het Westplein.

Het voorgaande wordt in alle door de gemeente gedane reacties in de pers onderschreven.

Vast staat dat niet de toekomstvisie wordt beoogd de binnenstad in het algemeen en Hoog Catharijne in het bijzonder voor de auto minder aantrekkelijk en minder goed bereikbaar te maken. Daarnaast staat vast dat de toekomstvisie beoogt om het Westplein niet te ondertunnelen. Voor [redacted] staat vast dat er een directe relatie is tussen een goede, fysieke, bereikbaarheid en het succes van het winkelcentrum. Als die bereikbaarheid minder is, is het winkelcentrum minder aantrekkelijk, lopen de bezoekersaantallen terug, dalen de huurinkomsten en daarmee de waarde van onze eigendommen. Een goede bereikbaarheid heeft daarmee rechtstreeks, grote, invloed op onze commerciële resultaten. Wij onderschrijven dan ook de stellingen van [redacted] dat gevreesd moet worden voor omzetsdalingen en voor leegstand in de binnenstad.

[redacted] is van mening dat zij, naast voornoemde algemene belangen, een bijzondere positie heeft vanwege met uw gemeente gemaakte afspraken:

Achtergrond / belang

Het belang van een goede (fysieke) bereikbaarheid, in het bijzonder wat de auto betreft, is destijds door uw gemeente mede als uitgangspunt bij het in 2003 vastgestelde Masterplan en het daarop gebaseerde structuurplan gehanteerd.

Het structuurplan is op haar beurt een belangrijk uitgangspunt geweest voor [redacted] bij de (her)ontwikkeling van winkelcentrum Hoog Catharijne en is één van de pijlers voor het door [redacted] in het Stationsgebied geïnvesteerde bedrag van ruim EUR 500.000.000,-, waaronder een bedrag van ca. EUR 100.000.000,- voor de realisatie van een nieuwe 5-laagse parkeergarage die door de gemeente verplicht is gesteld.

Afspraken gemeente [redacted]

In vervolg op het structuurplan is in de diverse overeenkomsten die [redacted] met uw gemeente is aangegaan het belang van een goede bereikbaarheid verder vastgelegd.

Zo bepaalt de tussen [redacted] en de gemeente gesloten Bilaterale Intentie Overeenkomst ("BIO") uit 2004, het volgende:

"Partijen onderkennen dat een goede fysieke bereikbaarheid van het Plangebied voor alle vervoersmodaliteiten, in het bijzonder de auto, alsook expeditiemogelijkheden zowel tijdens de herontwikkelingsfase en de bouwfase als ook de voltooiing daarvan, essentieel is voor de door HC te realiseren ontwikkelingen en leidend is in de bepaling van haar investeringsstrategie".

en verder:

"De gemeente heeft haar beleid ten aanzien van de bereikbaarheid van het Plangebied vastgelegd in beleidskaders (... o.a. bereikbaarheidsvisie Stationsgebied..). Partijen zullen tezamen de bereikbaarheid verder uitwerken zodat het gestelde in het vorige lid zal worden bereikt".

De afspraken uit de BIO zijn uitgewerkt o.q. nogmaals bevestigd in de 'BOO Vredenburg' (uit 2006), waarin het volgende is bepaald:

Partijen onderkennen dat een goede fysieke bereikbaarheid van het Plangebied voor alle vervoersmodaliteiten, in het bijzonder de auto, alsook expeditiemogelijkheden zowel tijdens de herontwikkelingsfase en de bouwfase als ook de voltooiing daarvan, essentieel is voor de door HC te realiseren ontwikkelingen en leidend is in de bepaling van haar investeringsstrategie".

en verder:

"De gemeente zal zich er, in nauwe samenwerking met HC, maximaal voor inspannen dat de bereikbaarheid van het Stationsgebied Utrecht, zowel tijdens de uitvoering van de ingevolge de Overeenkomst te verrichten werkzaamheden als daarna, optimaal is. Ten behoeve hiervan zullen Partijen structureel overleg voeren".

Alsméde in de BOO Radboud Koppen OVT (uit 2008), waarin het volgende is bepaald:

"De gemeente zal zich er, in nauwe samenwerking met HC, maximaal voor inspannen dat de bereikbaarheid van het Stationsgebied Utrecht, zowel tijdens de uitvoering van de ingevolge de Overeenkomst te verrichten werkzaamheden als daarna, vergelijkbaar is met de bereikbaarheid overeenkomstig het verkeersmodel voor het Stationsgebied Utrecht met het kenmerk VRU 1.31 dat partijen voorafgaand aan de ondertekening hebben vastgesteld. Ten behoeve hiervan zullen partijen structureel overleg voeren".

De afspraken uit de B&O Vredenburg zijn vervolgens nader vastgelegd in de in 2013 getekende 'Uitgifteovereenkomst Westblok en Parkeergarage Nieuw Hoog Catharijne', respectievelijk de 'Uitgifteovereenkomst Catharijneknoop C.A. Nieuw Hoog Catharijne', waarin o.a. het volgende is bepaald:

"Partijen onderkennen het grote belang van goede fysieke bereikbaarheid van het stationsgebied in Utrecht voor alle vervoersmodaliteiten, in het bijzonder de auto, alsook expeditie mogelijkheden, van Hoog Catharijne en de OV-terminal zowel tijdens de herontwikkelingsfase en de bouwfase als ook na de voltooiing daarvan, ook bij beheer- en onderhoudsactiviteiten en evenementen. Dit is essentieel voor de door HC te realiseren ontwikkelingen en leidend in de bepaling van haar investeringsstrategie"

Ondertunneling Westplein

[redacted] is verder van mening dat het ondertunnelen van het Westplein voor een ieder, maar zeker voor de stakeholders van het Stationsgebied, een belangrijk uitgangspunt is geweest. In de in het referendum gekozen variant A was reeds voorzien dat het Westplein ondertunneld zou worden. Dit is vervolgens vastgelegd in het Masterplan en daarop volgende besluiten.

Planvorming

Los van het voorgaande heeft [redacted] grote moeite met de wijze waarop de toekomstvisie tot stand is gebracht. Weliswaar is een aantal sessies gehouden met diverse stakeholders, maar naar de mening van [redacted] zijn deze sessies een wassen neus gebleven. [redacted] verwijst hier naar de door haar ingediende reactie op het fact finding rapport. Van overleg, laat staan structureel overleg, is geen enkele sprake.

Conclusie

[redacted] kan zich niet aan de indruk onttrekken dat bij de totstandkoming van de toekomstvisie geen rekening is gehouden met de tussen [redacted] en uw gemeente gemaakte afspraken. In de toekomstvisie wordt daar in ieder geval niet naar verwezen.

De in de toekomstvisie gepresenteerde plannen doen naar de mening van [redacted] sterk afbreuk aan hetgeen tussen [redacted] en uw gemeente in de diverse contracten is overeengekomen. Deze contracten vormen een afgewogen afsprakenkader waarin grote en kleinere verplichtingen over en weer staan vermeld. [redacted] is tot op heden deze afspraken altijd nagekomen waardoor - bijvoorbeeld - de realisatie mogelijk is geworden van het Stads Kantoor, de OV-terminal en het nieuwe muziekgebouw. Ook, of juist, van uw gemeente mag worden verwacht, dat fundamentele afspraken omtrent de ontwikkelingen worden nagekomen. Dat is immers essentieel voor een majeure ontwikkeling zoals de herontwikkeling van Hoog Catharijne, zeker gezien de hoogte van de, mede daarop gebaseerde, investeringssom.

Het voorgaande klemt te meer nu er voor het aspect bereikbaarheid in de toekomstvisie en het daarin voorgestelde geen enkele noodzaak of verplichting aanwezig blijkt. De in de toekomstvisie gemaakte keuzes ten aanzien van bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de Utrechtse binnenstad in het algemeen, en van winkelcentrum Hoog Catharijne in het bijzonder, zijn immers puur politieke keuzes.

[redacted] vreest voor grote schade indien de plannen zoals neergelegd in de toekomstvisie werkelijkheid worden. De plannen zullen - zoals gezegd - immers tot gevolg hebben dat minder bezoekers de weg naar Hoog Catharijne zullen vinden en dat huurders minder geïnteresseerd zullen zijn om zich te vestigen in winkelcentrum Hoog Catharijne.

Gelet op het voorgaande is [redacted] van mening dat het vaststellen van de toekomstvisie uw gemeente in strijd zal zijn met de diverse tussen [redacted] en uw gemeente gesloten overeenkomsten, althans dat uw gemeente in deze onrechtmatig zal handelen.

Op grond van het voorgaande kan [redacted] derhalve niet anders dan zich alle rechten voor te behouden.

Tot slot

Wij hopen en verwachten dat mede gezien de belangen van [redacted] de toekomstvisie zodanig wordt aangepast dat deze rekening houdt met de algemene belangen van de binnenstad, waaronder die van winkelcentrum Hoog Catharijne en de tussen [redacted] en de gemeente gemaakte afspraken.

Uiteraard zijn wij te allen tijde bereid tot een nadere dialoog.

Met vriendelijke groet,

Geacht College,

Bij brief d.d. 2 juni 2015 met uw kenmerk 15.509464, hebben wij u verzocht de Toekomstvisie Utrecht Centrum 'a healthy urban boost' (de "Toekomstvisie") niet vast te stellen, althans deze aan te passen zodanig dat rekening gehouden wordt met de tussen uw gemeente en [REDACTED] gemaakte afspraken.

In voornoemde brief hebben wij betoogd dat – naast het algemene belang dat wij zien voor de gehele binnenstad van Utrecht, waaronder winkelcentrum Hoog Catharijne – wij van mening zijn een bijzondere positie te hebben vanwege met u gemaakte contractuele afspraken. Deze afspraken vormen een afgewogen afsprakenkader waarin grote en kleinere verplichtingen over en weer staan vermeld. Op grond van deze afspraken heeft [REDACTED] besloten om over te gaan tot de herontwikkeling van winkelcentrum Hoog Catharijne en de daarmee te plegen investeringen gedaan. Het zal duidelijk zijn dat de (contractuele) afspraken met betrekking tot de bereikbaarheid van de binnenstad van wezenlijk belang zijn voor [REDACTED].

Pas bij uw brief d.d. 18 september 2015 mochten wij een reactie ontvangen.

In uw brief gaat u echter in het geheel niet in op de bijzondere, contractuele, positie die GU en [REDACTED] met elkaar hebben en waarin specifieke afspraken ten aanzien van de bereikbaarheid zijn gemaakt.

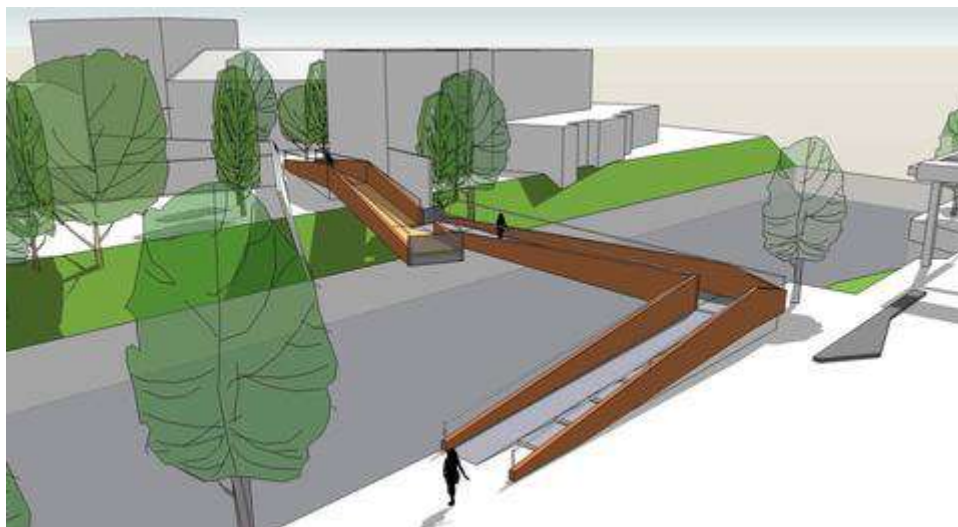
Inmiddels is wel de Toekomstvisie ongewijzigd vastgesteld. Ook in de Toekomstvisie wordt op geen enkele manier rekenschap gegeven van de door ons met u gemaakte afspraken. Wij constateren verder dat de bereikbaarheid van de binnenstad met de dag minder wordt.

Het zal duidelijk zijn dat wij uw schriftelijke reactie betreuren en dat wij ons grote zorgen blijven maken ten aanzien van dit voor [REDACTED] wezenlijke punt.

Door middel van deze brief verzoeken wij u daarom (nogmaals) om thans binnen 3 weken na heden inhoudelijk te reageren op onze brief d.d. 2 juni 2015 en in uw reactie in ieder geval uitdrukkelijk de contractuele afspraken te betrekken.

Met vriendelijke groet,

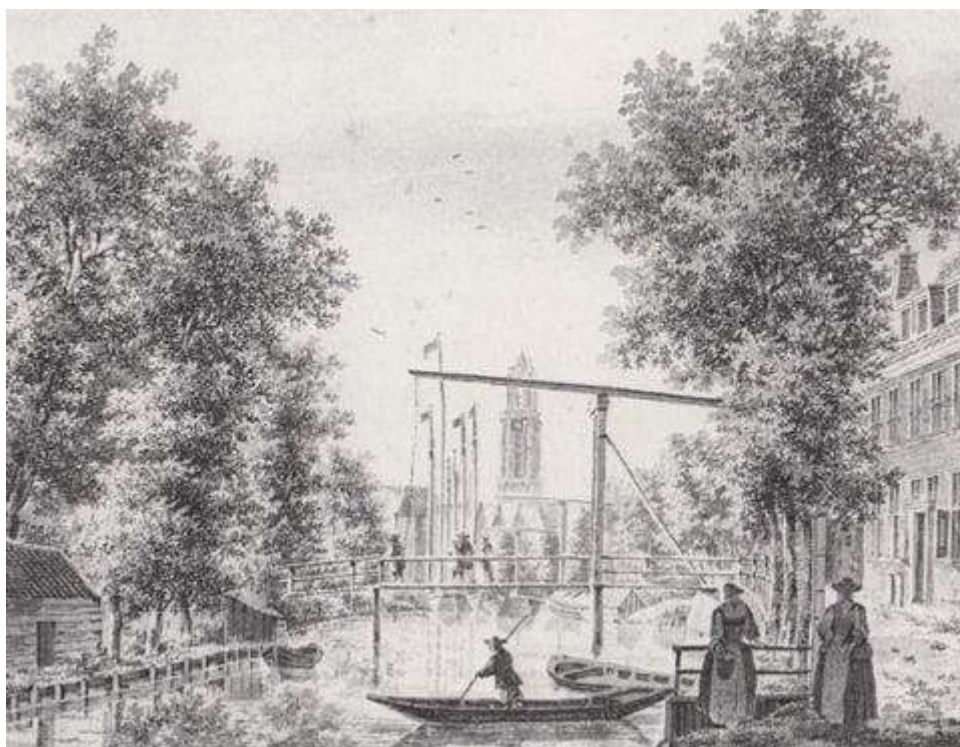
Bijlage inspraakreactie nummer 58



Ontwerp Grifhoekbrug



Bestemmingsplan Binnenstad 2010: locatie brug en alternatief



Een ooit over de Vecht gelegen brug ter hoogte van Zijdebalen

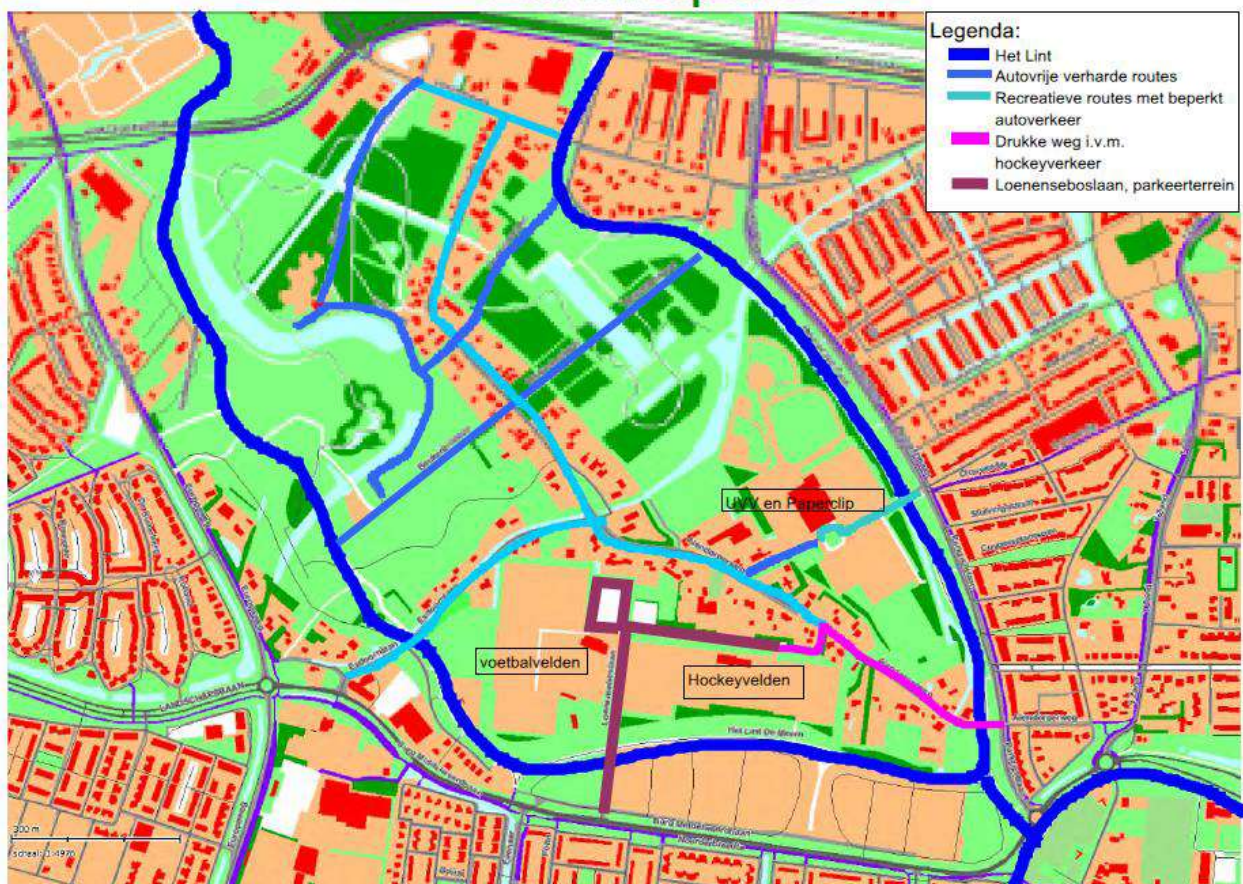
Bijlage inspraakreactie nummer 62

Opties herinrichting Alendorperweg zuid 7 december 2015



Verkeersintensiteiten op de wegen in het Máximapark. De inrit aan de Alendorperweg trekt 1.800 mvt/etmaal aan, voornamelijk uit de Parkzichtlaan, minder vanaf de Esdoornlaan.

Máximapark



Recreatieve routes in het Máximapark



Streetview-beeld van de Alendorperweg. De weg wordt nu heringericht als wandel- en fietsstraat.

Bijlage inspraakreactie nummer 68

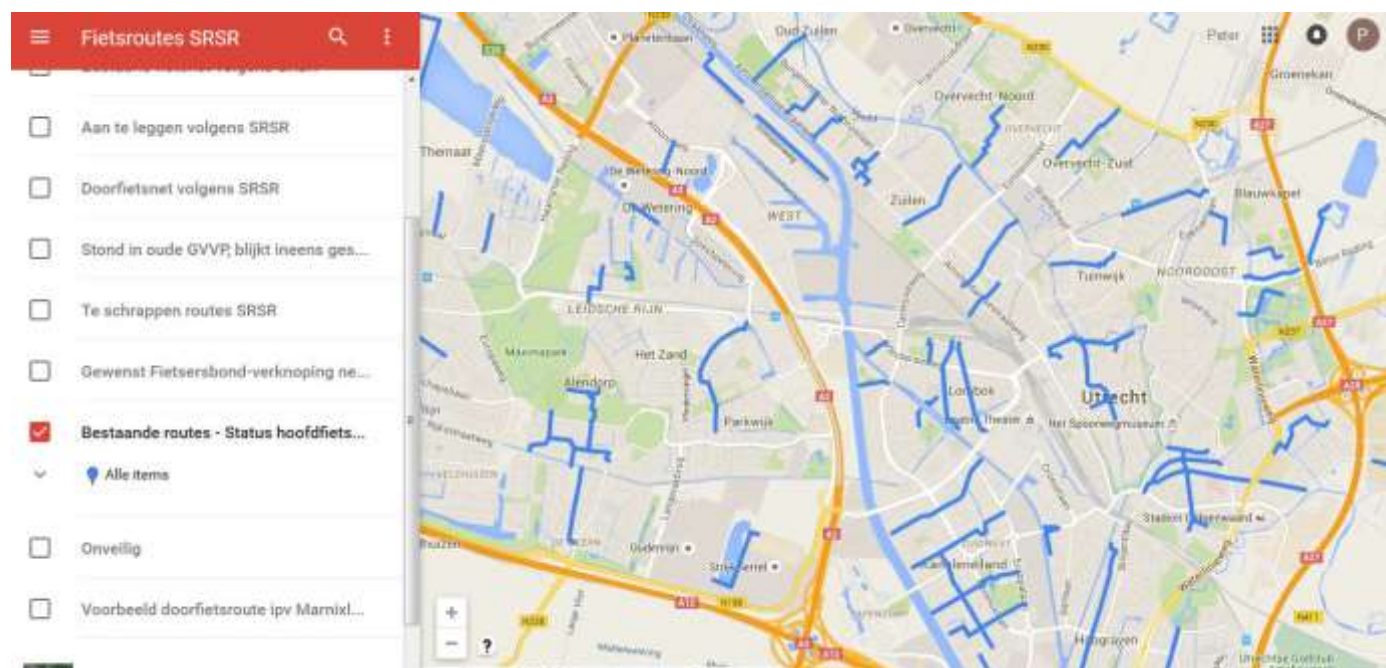
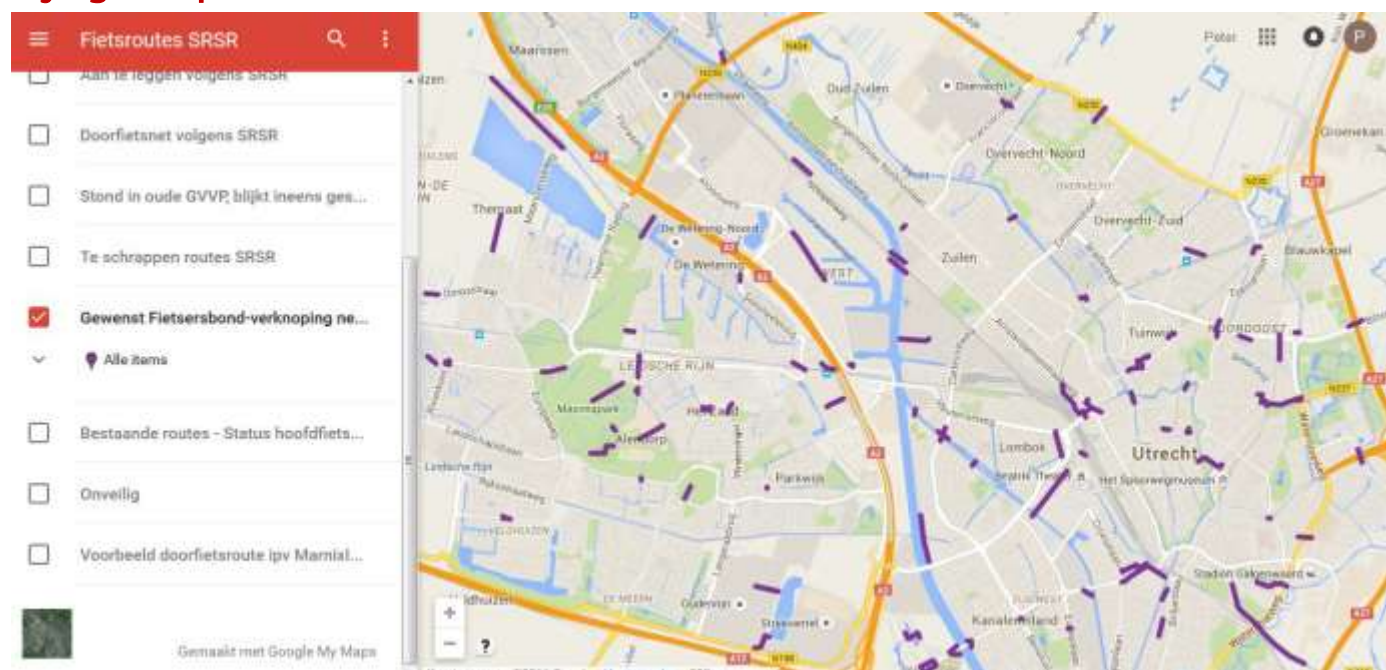


WOLVENSTRAAT

Bijlage inspraakreactie nummer 74



Bijlage inspraakreactie nummer 80



Bijlage inspraakreactie nummer 95

Natuur Verbinden en Behouden

tussen De Bilt, Zeist, Bunnik, Odijk en Driebergen



De deelgebieden in vogelvlucht

1] Landgoed Vollenhove is doorneden door de A12. Ten noorden ervan ligt het landhuis met zijn parklandschap en gronden. In 2006 zijn de gronden ten zuiden van de A12 langs de Buitenvoortseweg ingericht voor de natuur. Hier heeft het nieuwe Landgoed 'Vollenhove' met drie landhuizen. Met een wandel-kaart wordt ook dit deel van Vollenhove opengesteld voor publiek. Het wandel-ernaast richting de sportvelden is voor natuur en landschap van belang.

2] Het wildvluchtgebied A12 is in 1999 definitief erkend als faunapassage in het gebied tussen overrijke Vechtplassengebied / Noorderpark / noordelijk deel van de Heuvelrug en anderzijds de Kromme Rijngebied / zuidelijk deel van de Heuvelrug. Het wildvluchtgebied is de directie omgeving zijn ingericht als een natu- en droge faunapassage. Diverse bossen en poelen werden aangeplant en de Biltse Griff stroomt weer door de passage heen. Het gebied is niet toegankelijk voor publiek. Uit een onderzoek van Rijksnatuur uit 2000 blijkt dat de wildvlucht de best faunacoriënde faunapassage is in de Provincie Utrecht (uit de Werkgroep Faunapassages Zuid-Zuid-West) ingrijpt in de omgeving van de Biltse Griff/Buitenvoortseweg niet opengesteld voor publiek.

3] Sportvelden aan de rand van het buitengebied vormen een grote buffer tussen verstedelijk gebied en natuur. De velden worden intensief gebruikt, maar er vindt geen dagelijkse verstedelijk plaats richting het buitengebied. Het aangrenzende weiland is van belang voor natuur en landschap.

4] Op landgoed Oostbroek ligt de belangrijke aansluiting tussen het wildvluchtgebied en het Kromme Rijngebied. Het Utrechtse Landschap is eigenaar van het landgoed. Oostbroek is voor een deel toegankelijk voor publiek. In dit deel ligt onder andere een oude, over uitgesponnen weiden van de Bilt en er is een meerpolder. Ook een stuk gebied voor de dijk is behouden in de zone genaamd aan de Biltse Griff/Buitenvoortseweg niet opengesteld voor publiek.

5] De Lage Grond, omringd door de Biltse Griff en de Nieuwe Haksenwatering. Het zijn in het kader van het Landschapsovernameplan Groningen-Oost aparte gronden verspreid over een natuurontwikkeling. Overname van het terreincomplex moet de natuurfunctie van dit kleine gebied versterken en veilig stellen. Door de afsluiting van gronden, hakhoutbossen en landbouwgrond is dit een belangrijk leef-, rust- en trekgebied voor alle dieren die hier voor voedsel komen.

6] Landgoed Nibbeling grenst aan een natuurontwikkelingsgebied langs de Kromme Rijn. Naast het informatiecentrum op het landgoed strekken de natuurontwikkelingen van Het Utrechtse Landschap voor deze rivier. De wandelroute op het landgoed voert langs een uitgesponnen oude arm van de Rijn, die ook op Oostbroek weer zichtbaar is gemaakt. Beide locaties zijn nu uitrijding momenteel bestemd. Een klein per maand is er onder begeleiding van Het Utrechtse Landschap een excursie mogelijk.

7] Het gebied tussen Nieuwe Haksenwatering en Kromme Rijn. Ook hier afsluiting van landbouwgrond, gronden en hakhoutbossen. Er is een ecologische aansluiting met het aangrenzende landgoed Nibbeling. De behoudensopgaven over de Nieuwe Haksenwatering worden door de dijk als faunapassage gebruikt. De Nieuwe Haksenwatering moet afsluiten van de moederveldervaringen van de Bilt en Zeist of Maartregten moeten ervoor zorgen dat het landhuis in het gebied niet gemiddeld wordt met dit afsluiten. Ook hier wordt de herenrichting van Groningen-Oost gerealiseerd. Dit overtuigend agrarische gebied functioneert als leef-, rust- en trekgebied, waarbij de hoven dienen als stopplaatsen tijdens de toekomende. Extra bepaling zou wettelijk zijn.

8] Golfbaan De Brakel in Bunnik. Deze golfbaan heeft een dubbel-functie: golfbaan en natuurontwikkeling. Door de ligging langs de Kromme Rijn maakt de baan deel uit van deze belangrijke natuur-ecologische verbinding. Het golfterrein is een belangrijk faunagebied voor riet en haas van de Wijkpolder. Door de aanplant van land in de omgeving van de golfbaan ontstaan dan omringd, van het nog agrarisch gebied was. Door middel van inventarisatie wordt de natuurontwikkeling gevolgd. De golfbaan is alleen voor de golfers toegankelijk.

9] Landgoed Wijkpolder behoort tot de Groene Driehoek van Zeist. Eigenaren zijn Naaldbosbouw en Het Utrechtse Landschap. Wijkpolder wordt doorneden door de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Over de spoorlijn liggen twee vaste oversteekpunten van riet. Belangrijk is dat de spoorlijn voor hen passeerbaar blijft. In 2004 is het milieuhuis en een natuurcentrum dat op het noordelijke deel van het landgoed aanwezig was afgebroken en het park opnieuw ingericht. Door het uithakken van hekken en de nieuwe aanplant is de oude rechte van riet tussen Wijkpolder en Blikkenburg hersteld. Er is een wandelroute tussen de Driehoek en de Kromme Rijn. Tussen Wijkpolder-Zuid en Blikkenburg-Zuid kan de faunacoriënde versterkt worden door aanplant van bossen.

10] Blikkenburg. Het park van de buitenplaats Blikkenburg heeft vele oude bomen. Het natuurgebied Blikkenburg bestaat uit natuur, poelen, oude hakhoutbossen, een populierenbos en een waterschraalveld. In dit gebied zijn onder andere de waterschier en kamastamander te vinden. De natuur en de buitenplaats zijn niet toegankelijk, wat zijn er naar komen tussen Blikkenburg en Wijkpolder.

11] Het landgoed Schooneveld is een faunapassage. Landgoed Schooneveld bestaat uit een landhuis en de lagere gebieden. Landgoed Schooneveld ligt binnen de vijvers van het parkland. Met de komst van het kantoor van het Wereld Natuur Fonds is in 2008 de restauratie van het landgoedpark uitgeroepen. Het parkgebied is vrij toegankelijk. Een boekje over het park is verkrijgbaar bij het WNF-kantoor. De Lage Gronden landhuis 'De Buiting' zijn in 2008 ingericht voor de natuur. Het is een belangrijk leefgebied. Een nieuw voorbeeld langs de Blikkenburgseweg wordt aangeplant. Het Utrechtse Landschap heeft park en landhuis.



12] Buitenvoortseweg Driebergsseweg. Het liggen voor de faunacoriënde grote blokken. Langs de noordzijde zijn in de parken veel zorginstellingen, kantoren en de schoolgemeenschap 'De Brakel' gevestigd. Het netwerk van de school staat links op de faunacoriënde met Maartregten. Het spoor doornegt diverse natuurgebieden. Herstel van de ecologische verbinding tussen het Kromme Rijngebied en de Zuidelijke Heuvelrug is van groot belang. Voor het publiek zijn de parken Hing Boek en Kuylen, Molenschied, Heuvelrug en De Brakel vrij toegankelijk.

13] Landgoed Blikkenburg. Landgoed Blikkenburg wordt doorneden door zowel de spoorlijn Utrecht-Arnhem als de A12. Het is een belangrijk leefgebied. Met de verbinding van de A12

wordt ook de faunacoriënde tussen Blikkenburg en Hooge Weerd hersteld. Na de Oudekoning komt onder de A12 een nieuwe faunacoriënde. Het natuurverlies door de verbinding van de A12 is in 2008 deels gecompenseerd met nieuwe natuurontwikkelingen: nabij de nieuwe faunacoriënde A12 en langs de Kromme Rijn. De veilige overtoeging van de dijk is een aandachtspunt. Blikkenburg is opengesteld voor publiek.

14] Hooge Weerd bestaat uit gronden, hakhoutbossen en landbouwgronden. Hooge Weerd is de schakel naar het Langbroekerweteringgebied en het Kromme Rijngebied. Landhuis Groningen-Oost zal de natuurfunctie van het gebied versterken en veilig stellen.

WERKGROEP FAUNAPASSAGES ZEIST ZUID-WEST
NETWERK VOOR NATUUR, MILIEU EN LANDSCHAP

Bijlage inspraakreactie nummer 112

