Gemeente Utrecht

Inspraakreacties nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'



1 maart 2016

Inhoud

Inhoud – 2 –

1 Inleiding – 3 –

1.1 Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen – 3 –

1.2 Inspraakproces – 3 –

Leeswijzer – 4 –

2.1 Samenvatting inspraakreacties – 5 –

2.2 Wijzigingen op de ter inspraak gelegde nota – 7 –

3. INGEDIENDE INSPRAAKREACTIES – 8 –

1 Inleiding

Met Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is een eerste stap gezet naar het verbinden van stedelijke mobiliteit en de inpassing daarvan; Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is hier een concretisering van.

1.1 Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Utrecht is sterk in beweging. Binnen de bestaande stad neemt het aantal inwoners toe, het aantal arbeidsplaatsen en het aantal bezoekers. De mobiliteit groeit dus ook, binnen de beschikbare ruimte. Om de groei op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Naast een goede bereikbaarheid willen we de verblijfskwaliteit en de leefbaarheid in de stad verbeteren. In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is op basis van de actuele inzichten en verwachtingen voor de toekomst inhoud gegeven aan de mobiliteitsaanpak van Utrecht voor de komende tien jaar.

Met Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen kiest Utrecht voor:

1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systeemsprong voor het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met zo min mogelijk asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 km/u-regime
9. Beter benutten van de beschikbare openbare ruimte door middel van mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en moderne technologie.
10. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen volgen de capaciteit van de infrastructuur

1.2 Inspraakproces

Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met belanghebbenden. Bewoners en bedrijven hebben deelgenomen aan meerdere bijeenkomsten. Er heeft ook overleg plaatsgevonden met belangenorganisaties zoals Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond en SOLGU. En met regionale partners, zoals Rijkswaterstaat en de provincie.
Vervolgens hebben de geconcretiseerde plannen in de vorm van de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen ter inspraak gelegen. Dit heeft 118 reacties opgeleverd. Alle inspraakreacties zijn in het inspraakrapport individueel van een antwoord voorzien. De insprekers krijgen via dit rapport een antwoord op hun ingediende reactie.

De inspraak is kenbaar gemaakt door een advertentie te plaatsen in Utrecht Dichtbij. Daarnaast is een persbericht verstuurd, een nieuwsbericht naar de wijkbureaus en een attentiemail naar alle betrokkenen vanuit het participatietraject. Ook is over de inspraak getwitterd.

De internetpagina www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar vormde de centrale plek van de inspraak. Via deze site waren alle stukken in te zien. Wie niet over internet beschikt, kon de stukken opvragen. Inspraakreacties kon men schriftelijk, per e-mail of brief, indienen.

In totaal zijn 118 inspraakreacties ingediend.[1]
Daarvan zijn circa 35 inspraakreacties herleidbaar vanuit georganiseerde instanties zoals het bedrijfsleven, belangenorganisaties en andere overheden. Ook de wijkraden West, Overvecht, Noordwest, Noordoost en Oost hebben gebruik gemaakt van hun adviesrecht (respectievelijk inspraakreactie 29, 54, 66, 104 en 118), net als Commissie Advies Bevoorrading Utrecht (CABU), inspraakreactie 121.

De meeste inspraakreacties zijn individuele reacties. Over een aantal onderwerpen zijn de inspraakreacties gecoördineerd:

- Brug Wolvenbuurt [19] komt van 7 insprekers, ook wel aangeduid als de Wolvenbrug of de Grifthoekbrug [5].
- Biltstraat, toegang van de stad [21 t/m 25].
- Inspraak reactie over gevolgen SRSRSB op neveneffecten buiten de Utrechtse gemeentegrens [59] ondertekend door 7 belangengroeperingen.
- Inspraak [62] over de Alendorperweg en omgeving wordt ondersteund door anderen. Er zijn 12 handtekeningen aangeleverd.
- Fietspad over de groenstrook langs het spoor tussen station Zuilen en de Demka brug [83 t/m 88, 90 t/m 94, 97, 98, 101, 105 t/m 108]
- Een inspreker leverde een inspraak aan en maakte een YouTube presentatie daarbij. In deze presentatie wordt de kijker een keuze voorgesteld, variant 1 en variant A. 22 insprekers gaven hun voorkeur voor een variant door [110].

Leeswijzer

Alle ingediende inspraakreacties zijn letterlijk te lezen in hoofdstuk 3. Hier is ook de (individuele) beantwoording van deze reacties opgenomen.
In hoofdstuk 2 is de samenvatting van deze reacties opgenomen gegroepeerd naar de keuzes van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Daarnaast worden de wijzigingen naar aanleiding van de inspraak behandeld.

Alle inspraakreacties zijn geanonimiseerd. U treft dan bijvoorbeeld het woord [inspreker] of [belangengroepering] aan. Met uitzondering van de inspraakreacties van de wijkraden en CABU vanwege hun adviesrol.

Een aantal insprekers leverden bijlagen of afbeeldingen aan bij hun inspraak. Deze zijn terug te vinden in het bijlagenboek.

[1] De telling van dit document loopt door tot nummer 122. Vier reacties waren dubbel opgenomen in dit document. De tekst van de dubbele reacties is verwijderd. Onder reactie 110 hangen 22 vervolgreacties. Per saldo komen we daarmee uit op 140 inspraakreacties.

2 Inspraakreacties

In dit hoofdstuk is de hoofdlijn van de ingediende inspraakreactie opgenomen (paragraaf 2.1). Vervolgens is een overzicht opgenomen van de wijzigingen die in de ter inspraak gelegde stukken zijn doorgevoerd.

2.1 Samenvatting inspraakreacties

De inhoud van de inspraakreacties is zeer divers, waarbij praktisch alle elementen van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen aan bod komen. De diepgang van vragen en opmerking varieert sterk tussen soms een hoog abstractieniveau en een andere keer juist weer een enorm detailniveau. In het laatste geval soms zo specifiek dat de nota er (nog) geen antwoord op kan geven.

Over het algemeen weten insprekers de gekozen koers te waarderen en worden aanvullingen gegeven om zaken nog verder aan te scherpen. Een enkeling vindt de nota zelfs niet ver genoeg gaan in de gemaakte keuzes. Uiteraard zijn er ook inspraakreacties gegeven waaruit blijkt dat men het niet eens is met de gekozen koers of onderdelen daarvan.

In onderstaande samenvatting zijn de inspraakreacties gerangschikt volgens de lijn van de verschillende hoofdkeuzes van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Veruit de meeste inspraakreacties hebben betrekking op fiets- en/of autoverkeer.

Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid en betere leefbaarheid

De meeste inspraakreacties die betrekking hebben op het verbeteren van de leefbaarheid in de stad zijn positief te noemen. Daarbij wordt vaak als specifiek punt het verbeteren van oversteekbaarheid van wegen genoemd. Ook worden zorgen geuit over het gezamenlijk gebruiken van de openbare ruimte door fietsers en voetgangers. Dit wordt vaak ervaren als een knelpunt.

Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak

Hierop zijn nauwelijks inspraakreacties ontvangen.

Meer ruimte voor de voetganger

Het centraal stellen van de voetganger wordt breed gesteund. Insprekers gaan vooral in op de spanning tussen voetgangers en fietsers die in de binnenstad is ontstaan. Insprekers vragen om oversteeksituaties om veiliger te maken en het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten.

Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal

Ook de keuze om meer in te zetten op de fiets als belangrijke vervoerwijze wordt breed ondersteund. Ervaren overlast door scooters, te beperkte ruimte voor de fietser en de doorstroming voor fietsverkeer bij kruispunten met verkeerslichten vragen volgens veel insprekers nog om een behoorlijke verbeterslag.

Systeemsprong voor het openbaar vervoer

De voorgestelde systeemsprong voor het openbaar vervoer wordt positief ontvangen, maar vraagt duidelijk nog om een verdere (regionale) uitwerking.

Goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer zoveel mogelijk afwikkelen via de snelwegen en stedelijke verbindingswegen met zo min mogelijk asfalt

Naast begrip dat de stad niet meer auto's kan opnemen en doorgaand verkeer zo veel mogelijk buitenom moet worden afgewikkeld, maken veel insprekers zich zorgen over de autobereikbaarheid van verschillende delen van de stad.
Relatief veel vragen en opmerkingen gaan in op de keuze om binnenstedelijke verbindingswegen zoveel mogelijk in te richten als stadsboulevard.
Een aantal insprekers uit grote zorg over de autobereikbaarheid van het centrum.

Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol

Deze keuzes wordt in grote lijn positief gewaardeerd, waarbij wel aandacht wordt gevraagd voor het waarborgen van de kwaliteit. Er is brede steun voor schoon vervoer.

Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 km/uur-regime

Verkeersveiligheid wordt een aantal keren benoemd. Belangrijk is verbeteren van oversteekkwaliteit, voldoende ruimte voor fietsers en voor voetgangers. Daarnaast moeten wegen voor 30 km/uur ook goed en herkenbaar zijn ingericht.
Bij maatregelen om autoverkeer te 'knijpen' en bij inrichting als stadsboulevard moet er voldoende aandacht zijn voor te verwachten nadelige effecten van sluipverkeer.

Beter benutten van de beschikbare openbare ruimte door middel van mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en moderne technologie.

Insprekers vragen om meer smart mobility voor alle vervoerswijzen en geven aan dat ook niet alles op te lossen is met verkeersmanagement.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen volgen de capaciteit van de infrastructuur

Er zijn veel positieve reacties op de keuze een duidelijke koppeling te leggen tussen beschikbare infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen.

Kwantitatieve onderbouwing

In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen 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 en centrum- en wijkstraten oversteekbaar blijven. Bovendien zijn voor autogebruik in de stad goede alternatieven als fiets en OV beschikbaar.
Sommige insprekers uiten echter twijfels bij deze conclusie en beargumenteren dit met de stelling dat de stad immers blijft groeien.

2.2 Wijzigingen op de ter inspraak gelegde nota

- De titel van de nota is gewijzigd in “Mobiliteitsplan Utrecht 2025; Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen”.
- Om verwarring over de status van de NRU te voorkomen is consequent de term Ring gebruikt. De NRU is wel onderdeel van de Ring maar geen snelweg.
- Bij de beleidsmatige context is in een kader een toelichting op juridische doorwerking toegevoegd.
- Er is een actuelere kaart van de ontwikkelingslocaties ingevoegd.
- Er is een tekst opgenomen over het eventueel niet realiseren van de planstudie ring.
- Er is een kader toegevoegd met eerste resultaten expert meeting over technologische ontwikkelingen.
- De paragraaf over goederenvervoer is aangescherpt.
- Goederenvervoer is opgenomen in de prioriteitenlijst in het hoofdstuk slim regelen.
- In fysieke projecten is de A2-aansluiting met NRU expliciet toegevoegd (aan project NRU).
- De Grifthoekbrug is gekoppeld aan de herontwikkeling van de voormalige gevangenis.
- Bij OV-projecten is benadrukt dat gemeente en provincie afspraken maken over de beoogde doorstromingskwaliteit.
- De legenda van de kaarten en ontwikkelingen van het verkeer zijn verduidelijkt om misverstanden over de gebruikte gegevens te voorkomen.
- Het kader “Toekomstperspectief Westplein” is herschreven . Ook zijn nu de boven- èn onderkant van de bandbreedte getoond in de watervalgrafiek.

In de nota zijn daarnaast naar aanleiding van de inspraakreacties tekstuele aanpassingen doorgevoerd ten behoeve van onder meer de eenduidigheid van de tekst, de leesbaarheid en de actuele inzichten. Deze wijzigingen hebben geen inhoudelijke consequenties.

3. INGEDIENDE INSPRAAKREACTIES

Hieronder zijn de ingediende inspraakreacties letterlijk opgenomen. Alleen omwille van de lengte zijn enkele reacties tekstueel ingekort (dit is dan duidelijk aangegeven). Elke reactie is voorzien van een toelichting.

	Inspraakreactie	Beantwoording en toelichting
1	Met vreugde heb ik het plan Slimme Routes, Slim Regelen gelezen. Vreugde want ik heb al jaren aangegeven naar de gemeente dat ze haar verkeersplan (en de mensen die ze herinrichtingen hebben opgesteld) moet innoveren. De visie die wordt gepresenteerd in uw plan onderschrijf ik. Waar ik wel veel moeite mee heb is het plan t.a.v. de uitvoering. Dat getuigd weer van een ouderwets staaltje Utrechts denken dat tot veel overlast, luchtvervuiling en frustratie gaat zorgen. Ik doel hierbij op de strategie van binnen naar buiten. In feite is dit gelijk aan automobilisten demotiveren een route niet te rijden. Het is een klassieke denkfout van de gemeente, die onlangs ook weer bij de knip in de Monicabrug van stal is gehaald met alle drama's van dien. In dat project zijn auto's door wijken gaan rijden ondanks alle moeite om dit te voorkomen. Daarnaast heeft het gezorgd voor extreem veel op onthoudt bij knooppunten waardoor in feite er alleen maar meer uitstoot heeft plaatsgevonden. Denk nou eens om en ga eerst de ringwegen aantrekkelijk maken voor automobilisten voordat er knelpunten worden gecreëerd in de stad. De doorstroming op de ringwegen is nu slecht door het belachelijk hoge aantal stoplichten en schaarste aan slimme verkeersregelinstallaties. Kortom de visie is goed maar het plan van uitvoering maakt dat ik niet achter dit project sta en mij ook met man en macht er tegen zal verzetten. Verander deze strategie AUB!!!!	Wij begrijpen uw zorg dat het ondoordacht ontmoedigen van autoverkeer op bepaalde routes tot knelpunten leidt. Echter alle maatregelen moeten in samenhang worden bezien. In het mobiliteitsplan is meer aandacht en ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Slimme logistiek zorgt voor minder (groei van het) autoverkeer. Investeringen in verkeersmanagement en slimme verkeerslichten zorgen ervoor dat wenselijke routes ook goed doorrijden. De ringwegen zijn in het mobiliteitsplan deel van de stedelijke verbindingswegen. Zij verbinden wijken en buurten. Bij de herinrichting houden wij rekening met de kwaliteit van de openbare ruimte voor de mensen die er wonen en verblijven. Bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar.

2	Ik wil graag in spreken op de uitwerking van de visie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. De plannen zijn lange termijn plannen en grootschalig te noemen en er wordt een ideaalbeeld geschetst. In de uitwerking staan geen harde beloftes maar aannames en theoretische berekeningen. Er wordt voor automobilisten uitgegaan van het "wegpesten" beleid door dosering en snelheidsverlaging, terwijl uit alle onderzoeken blijkt dat het "belonings" beleid veel effectiever is. Ook als bewoner is het verlagen van zoveel mogelijk wegen tot 30km zones niet nodig vanuit het standpunt van veiligheid of milieu, onduidelijk is wat de gevolgen van deze maatregel zouden moeten zijn. Dit blijkt niet uit de uitwerking. Ook blijkt uit geen enkele bron dat er te hard wordt gereden of dat er veel ongelukken zijn met snelheid als oorzaak. Het verlagen van de snelheid voor elke andere reden dan veiligheid is voor automobilisten een doorn in het oog, en veroorzaakt veel stress en irritatie. Ik rijdt 30-35 duizend kilometer per jaar, zonder ongelukken, maar de meest irritante plek om te rijden is een weg die veiligheidstechnisch geschikt is voor (veel) hogere snelheden dan de op dat moment geldende maximum snelheid. Deze irritatie leidt tot een gemoedstoestand die blijft voortduren tijdens de rit, totdat ik weer eindelijk "gas kan geven" op de snelweg. Een voorbeeld is de waterlinieweg, die geschikt is voor hogere snelheden, waardoor je bij een lage snelheid het gevoel hebt dat je niet vooruit komt. Een verdere verlaging is uit ten boze! Alle (ring)boulevards die u in de uitwerking noemt zijn tevens belangrijke wegen in geval van drukte, nood of tijdelijke werkzaamheden op andere wegen. Zo is mijn adres bereikbaar via diverse wegen vanaf de a2, a27 en a12. Dit is een van de voornaamste redenen dat ik hier woon. Indien door deze uitwerking	In verband met de groei van de stad Utrecht en daardoor de groeiende mobiliteit is het nodig om te komen tot een betere balans tussen de verschillende vervoerwijzen in de schaarse openbare ruimte. Vooral het doorgaande autoverkeer in de stad zal meer via de snelwegen rondom de stad (RING) moeten gaan rijden. Daarnaast zullen steeds meer mensen gaan fietsen en per OV gaan reizen. Autoverkeer met een bestemming in de stad zal worden aangemoedigd om pas dicht bij de bestemming de stad in te rijden (langer blijven rijden via de RING). Samen maakt dit in de stad ruimte vrij voor bestemmings(auto)verkeer, fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en een betere kwaliteit van de openbare ruimte. Het autoverkeer dat in de stad blijft rijden, zal daarom beter worden ingepast omwille van de andere vervoerwijzen en aanwonenden. Hierbij past ook een lagere snelheidslimiet in combinatie met een bij deze snelheid passende inrichting van de openbare ruimte. Het gebruik van alternatieven anders dan de auto wordt gestimuleerd (OV, fiets, lopen). De stad blijft op die manier aantrekkelijk om in te verblijven. De binnenstedelijke verbindingswegen zorgen ervoor dat wijken en buurten bereikbaar zijn voor alle verkeersdeelnemers. Bij de inrichting speelt de kwaliteit van de openbare ruimte een belangrijke rol voor mensen die er wonen en verblijven. In het mobiliteitsplan worden routes door de stad niet onmogelijk gemaakt, maar zal het logisch worden de meest gewenste route te nemen. Daarbij is dus uitgangspunt zolang mogelijk te blijven rijden via de RING. De economisch meeste belangrijke kantoren- en bedrijventerreinen liggen vlak bij Ring Utrecht en blijven ook per auto goed bereikbaar. Bij herinrichting van wegen zijn de hulpverleningsdiensten altijd betrokken. Aanpassingen aan binnenstedelijke verbindingswegen gaan altijd in overleg met deze instanties. De Waterlinieweg zal op termijn een inrichting moeten krijgen die beter aansluit bij

	meerdere wegen aangepast worden zodat deze niet meer kunnen dienen als uitvalsweg, wordt mijn bewegingsvrijheid beperkt en is het mogelijk dat ik voortaan in de plaats van 3 alternatieven, nog maar 1 alternatief heb, waarbij ook de reisduur enorm toe neemt. Onaanvaardbaar! Als werknemer is de bereikbaarheid van alle delen van de stad essentieel, niet alleen met het OV en de fiets maar ook met de auto. Ik kom uit Hilversum, waar ook een lange termijn uitwerking van een verkeersplan heeft geleid tot een grote chaos. De "radialen" zijn oncontroleerbaar en bij de ochtend-en avondspits staat er consequent een lange rij auto's te gassen in stilstand voor het stoplicht op de binnenring en op de radialen. De aangrenzende bewoners zitten in een gigantische stankoverlast en het aanzicht van de files tijdens de spits is afzichtelijk. Inderdaad, buiten de spits is deze weg erg aantrekkelijk, veilig en ziet er strak uit. Maar dit weegt niet op tegen de 3-4 uur per dag dat dit een filebron van ergernis is. Ook tijdens de implementatie hebben maatregelen die noodzakelijk waren doordat "details" niet goed waren uitgewerkt of waren geminimaliseerd, tot grote ergernis geleid, zoals het meerdere malen omdraaien van de richting van het eenrichtingsverkeer op wegen! Door de afsluitingen van wegen en kruispunten van de boulevards, en het gebruik van doseerinstallaties, neemt de tijd en de afstand per autorit toe! De berekening van de effecten hiervan komt nergens terug in de uitwerking. Een van de fijne eigenschappen van Utrecht is dat als je van A naar B wilt, dat er diverse alternatieven zijn en alles is direct en niet via omwegen waarbij de hemelsbrede afstand tussen A en B met de auto ineens kilometers langer wordt! Dit kost anders tijd, energie, slijtage en dus geld en milieuverontreiniging! Ik zie in de uitwerking geen enkele verdediging van de belangen van de automobilist terug. Alles wordt bepaald vanuit de belangen van de fietser, ondernemer, milieu en	de functie en ligging in de stad. Echter, dit zal op zijn vroegst zijn beslag kunnen krijgen na realisatie van de verbreding A27. Automobilisten worden gestimuleerd te parkeren aan de rand van de stad in één van de drie herkenbare grote P+R-voorzieningen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Met tarievenbeleid wordt dit ondersteund.

	OV. Geen enkele voordelen voor de automobilist heb ik terug gezien. Gratis parkeren buiten het centrum? Gratis ov zoals P+R locaties (maar aub niet met alle beperkende regels en eisen zoals de meeste P+R locaties!) Sneller op de plek van bestemming? Beloningen voor het vermijden van het centrum? Beloningen voor het verkopen van je auto of het verminderen van het aantal auto's per familie? Meer initiatieven voor auto delen? Van dat alles niets. Ik ben erg bang voor dit soort grote projecten, vooral als bepaalde belanghebbenden van tevoren al worden genegeerd of geminimaliseerd. Alleen indien iedereen achter deze plannen staat, gaat dit een succes worden. Wie is er verantwoordelijk voor toekomstige chaos op het wegennet in Utrecht? niet de gemeenteraad want die is dan al lang weg. U neemt dus nu beslissingen die erg ingrijpend zijn voor de komende jaren, maar u zult daar nooit de verantwoordelijkheid voor hoeven te dragen. Wij als bewoners zullen de gevolgen wel moeten ondergaan. Vandaar dat ik ook graag zie dat mijn belangen (en die van de automobilist in zijn algemeen) worden meegewogen!	

3	Herinrichting van straat (Eisenhowerlaan) i.v.m. drukke straat en slordig parkeren. Twee richtings (auto)verkeer aanpassen in eenrichtingsverkeer	De centrum- en wijkstraten binnen de wijken en in het A-gebied zijn bedoeld voor het laatste stukje van de reis. Wie met de auto komt, is welkom, maar de inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 km/u, tenzij dit op gespannen voet staat met bijv. nood- en hulpdiensten of openbaar vervoer. Op een aantal centrum- en wijkstraten is de inrichting achtergebleven bij het (gewenste) gebruik. Stapsgewijs krijgen deze wijkstraten een herinrichting, met meer ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers. Dit zal ook gelden voor de Eisenhowerlaan. De melding is doorgegeven aan de wijkverkeersadviseur Zuidwest met het verzoek de melding te bespreken in het wijkverkeersoverleg Zuidwest.

4	Met belangstelling heb ik het voorgestelde verkeersplan gelezen. Ik ben een bewoner van de binnenstad en gebruik nooit mijn auto als ik in de stad zelf moet zijn. Maar soms moet ik de stad wel uit en met dit nieuwe plan wordt dat nu nog lastiger lijkt me. De laatste plannen met de 't Goylaan gaan dit alleen maar erger maken. Het kost soms nu al 45 minuten bij slecht weer om op de snelweg te komen dus om verkeer daarover te willen leiden lijkt me niet realistisch ook al omdat de route om de Noord geen snelweg is. Wat verder opvalt in Utrecht is dat de verkeerslichten totaal niet op elkaar afgesteld zijn, er zijn geen groene golven en het steeds weer moeten stoppen en optrekken levert een hoop extra vervuiling op. Het nieuwe plan spreekt wel over slimmer regelen, maar de technologie bestaat al jaren dus ik moet nog zien of Utrecht dit nu echt gaat toepassen. Meer en betere verblijfsruimte is mooi, maar mijn ervaring in de Twijnstraat is dat bij elk stukje extra ruimte dit of door fietsen of door billboards, bankjes en banieren van winkeliers wordt ingenomen (wordt er ooit nog wel eens wat gehandhaafd in de stad??) Daarnaast is het fietsenstallen ook een ramp in de stad, dus ik ben benieuwd naar de visie van de gemeente hoe nog meer fietsen in de toekomst gestald gaan worden. Ik kom in de nieuwe plannen nauwelijks iets tegen over bewoners belangen en de noodzaak om de binnenstad ook bewoonbaar te houden ipv alleen een horeca en shopping pretpark. Ben ik in de toekomst 'te gast' met mijn auto op mijn eigen woonplek??? Heb ik iets gemist in de plannen over bewoners belangen?	De kwaliteit van de openbare ruimte neemt een belangrijke plaats in het mobiliteitsplan. Door de groei en daarvoor de groei van de mobiliteit is een beter evenwicht tussen alle vervoerswijzen noodzakelijk vanwege de schaarse openbare ruimte. Daarom is er meer aandacht en ruimte voor voetganger, fiets en OV. Doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd. Aan automobilisten met bestemming in de stad Utrecht wordt gevraagd zo lang mogelijk van de RING Utrecht gebruik te maken en de kortste route in de stad te kiezen. De stad blijft op die manier aantrekkelijk om in te wonen en te verblijven. De doorstroming op de Noordelijke Randweg (NRU) wordt verbeterd (gereed 2023). Slim regelen stimuleert automobilisten de (voor de stad) meest efficiënte route te kiezen. Daarnaast moet de instelling van verkeerslichten er voor zorgen dat de balans tussen vervoerwijzen (oversteekbaarheid voetganger, fietser, OV en auto) in een betere balans komt. De stad wordt zo aantrekkelijker voor alle vervoerwijzen om te verblijven en te bewegen. In het stationsgebied wordt de grootste fietsenstalling van de wereld gebouwd en ook in de binnenstad wordt het aantal stallingen uitgebreid. Het centrum (de binnenstad) wordt uitgebreid tot over het spoor naar het Jaarbeursgebied, waardoor voor bepaalde functies de binnenstad de druk van autoverkeer kan worden verminderd. Niettemin is ook de bewoner per auto te gast in het centrum door zijn snelheid te matigen ten behoeve van een veilig en prettig verblijf van langzaam verkeer in de binnenstad.

5	Betreft Inspraakmogelijkheid mbt de verkeersnota “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” In de verkeersnota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen heeft de gemeente haar visie weergegeven over de bereikbaarheid van de stad en stelt men veilig verkeer voor fietsers en voetgangers centraal. Dit is op zich een verantwoord uitgangspunt. Na een inspraakronde zal de nota aan de raad worden gepresenteerd met evt aanpassingen en met de gebundelde inspraakreacties. Als bewoner van de wolvenstraat wil ik graag van de inspraakmogelijkheid gebruik maken. In het plan is opgenomen de mogelijke aanleg van een loopbrug die ook toegankelijk is voor rolstoelers en kinderwagens. Hier wil ik graag op reageren. De voorgenomen Grifthoekbrug moet de Wolvenstraat verbinden met de Grifthoekgarage aan de andere zijde van de Singel. Deze zou het gebruik grifthoekgarage moeten stimuleren en de binnenstad beter bereikbaar moeten maken. Zowel in 1999 als in 2010 is deze brug al eerder voorgesteld. Beide keren is met goede argumenten bezwaar aangetekend en heb ik met een aantal andere bewoners de raadsleden van de meeste politieke partijen er van weten te overtuigen dat met een brug niet de beoogde doelstellingen zullen worden gehaald. Nu moet voor de derde keer het wiel wederom worden uitgevonden en moeten de omwonenden wederom in het geweer komen bij dit onzalige plan. Ik wil de gemeente hier nadrukkelijk op wijzen! Ik wil voorop stellen dat een beslissing over het aanleggen van een brug pas genomen kan worden als de definitieve bestemming van het voormalig gevangenis complex bekend is. Een brug op deze specifieke locatie lijkt me in ieder geval niet wenselijk. Als het doel is om de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren zal ik wederom kort de bezwaren noemen: Uit onderzoek in 2009 van de Gemeente Utrecht, in opdracht van Wethouder de Bondt, bleek al dat een brug nauwelijks verandering brengt in parkeerdruk op het	In eerder discussies rondom Grifthoekbrug ging het vooral om een betere voetgangersverbinding tussen Grifthoekgarage en binnenstad. Daarmee zou de aantrekkelijkheid van de garage voor bezoekers van de binnenstad verhoogd worden. Anno 2016 zijn er meerdere aspecten die een rol spelen bij de eventuele realisatie van de Grifthoekbrug. De gevangenis Wolvenplein is intussen gesloten en hier worden nieuwe ontwikkelingen verwacht. Dit biedt nieuwe kansen voor de brug. Qua inpassing van de brug nemen de mogelijkheden toe. Tevens kan de brug een functie krijgen binnen het fietsnetwerk. Het is een aantrekkelijk fietsroute aan de noordzijde van de binnenstad van en naar het noordoosten van de stad en kan voor ontlasting zorgen van de drukke binnenstad route. De afweging voor realisatie van een brug voor langzaam verkeer bij het Wolvenplein wordt gemaakt in het kader van de herontwikkeling van de gevangenis Wolvenplein.

	Janskerkhof. Dit onderzoek “Nut en Noodzaak Grifthoekbrug” stelt dat door de brug naar schatting niet meer dan 9 parkeerders per dag extra in de Grifthoekgarage zullen parkeren plaats van op het Janskerkhof. Dat brengt € 9.000 extra op per jaar. Een schril contrast met de geraamde kosten van € 750.000 voor de aanleg van een brug. Uit het rapport wordt bovendien duidelijk dat parkeerders de Grifthoekgarage niet als serieus alternatief zien voor Janskerkhof. Het merendeel van de parkeerders is niet bereid verder dan 500 meter te lopen. Kortom met een brug zal de parkeerdruk op de binnenstad niet afnemen! De brug ligt ingetekend over rijksmonumentale grond van het Huis van Bewaring Wolvenplein en komt direct uit op de Wolvenstraat dat Beschermd Stadsgezicht is. Ik voorzie met een aantal andere omwonenden een negatieve inbreuk op het historisch karakter. Als alternatief voor een brug pleitten buurtbewoners al eerder, tevergeefs, voor de bestaande looproute langs de Wittevouwensingel. Een fraaie looproute langs de singel is voor voetgangers aantrekkelijk en daarmee wordt ook het winkelend publiek op de Biltstraat bediend. Na meting bleek de looptijd nauwelijks korter te zijn met een brug. Belangrijk is ook om stil te staan bij een onveilige verkeerssituatie als meer voetgangers geloodst zullen worden door de Wolvenstraat en aanliggende straatjes. De middeleeuwse proporties van de straat laten geen grote verkeersdruk toe. Als de veiligheid van voetgangers centraal staat is een brug op deze locatie niet geschikt. De Wolvenstraat is een geliefde route voor fietsers. Gezien de zeer smalle trottoirs kan een verhoogde verkeersdruk ongunstig zijn voor de veiligheid.	

	Samenvattend: - Wat is er veranderd ten opzichte van 16 en 6 jaar geleden? - Stoten wij ons hiermee niet drie keer aan dezelfde steen? - De gemeente kan niet hard maken dat het aanleggen van een brug daadwerkelijk een probleem oplost. - De Binnenstad wordt afgeschilderd als plek waar men overlast mag verwachten. Juist de Wolvenstraat is relatief vrij van overlast en dat moet zo blijven. Rustige plekken vlakbij het stadshart zijn schaars, koester de huidige plekken is mijn strekking! [Bijlagen in bijlagenboek]	

6	De ambitie 1. De nota stelt dat beperking van het gebruik van de auto gewenst is en dat het gebruik van het openbaar vervoer moet worden bevorderd. Ik sta achter deze doelstelling. Om dit te bereiken dient het aanbod aan OV nauw aan te sluiten bij de (potentiële) behoefte. Wat ik mis is de onderbouwing dat het in de nota beschreven vervoersaanbod aan deze eis zal voldoen. 2. Gewenst is, aldus de nota, een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer. Deze zou bijdragen, zo begrijp ik, aan vermindering van het gebruik van de auto. Verwezenlijking van hetgeen in de nota beschreven wordt, zou deze sprong tot stand brengen. Waaruit bestaat de beoogde kwaliteitsverbetering: a. zachtere stoelen in tram en bus? b. verlaging van het overstappercentage? c. verkorting van de verplaatsingstijd van deur tot deur? d. andere? De basisgegevens 3. Steunen de plannen voor het openbaar vervoer op de uitkomsten van een recent gehouden herkomst- en bestemmingsonderzoek? a. Zo ja, in welk jaar is dit onderzoek gehouden? b. wat omvatte het onderzoek: de gebruikers van het OV (incl. of excl. de trein binnen Utrecht?) of ook de bestuurders en inzittenden van personenauto's? c. wat was het onderzoeksgebied: de stad Utrecht of de stad plus de omliggende gemeenten? Zo, nee, op welke gegevens omtrent het reisgedrag steunen de plannen dan wel? 4. De nota vermeldt dat de wensen van de gebruikers onderzocht zullen worden.	De ambitie: In het mobiliteitsplan krijgen voetganger, fiets en OV meer aandacht en ruimte. Doorgaand autoverkeer door de stad wordt ontmoedigd. De bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar. Beschreven is welke systeemsprong wij in het OV willen maken. Wij verwachten dat deze sprong nodig is om meer mensen te kunnen vervoeren op ene voor hun prettige(re) manier. Dat is voldoende voor dit plan. Hoe die te realiseren dient hierna samen met vervoerders en concessieverleners verder ingevuld te worden. De basisgegevens: De gebruikte gegevens komen uit de rekentool, zie par. 2.2 en 2.3. Deze tool is gevuld met verschillende gegevensbronnen, onder meer uit het landelijke “Ovin” onderzoek. Gebruikersonderzoek doen wij op verschillende manieren, wij verwijzen hiervoor naar ons actieplan De Gebruiker Centraal. De realisatie Doel van de twee nieuwe OV-knooppunten is juist om deze punten meer directe verbindingen te geven met belangrijke herkomstgebieden en minder via Utrecht-Centraal te laten lopen (de drie in elkaar hakende sternetten op p34). Zo is juist minder overstappen nodig. Verder onderschrijven wij dat idealiter iedereen met redelijke frequentie direct in het stadscentrum zou moeten kunnen komen met OV. In de praktijk blijkt dit echter financieel niet altijd haalbaar. De middelen: Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is een in Utrecht bekende term, veelal gekoppeld aan hoogwaardige infrastructuur voor openbaar vervoer, bedoeld voor snel vervoer over wat langere afstanden in de stad. Dit onderscheidt zich van het

	Wat precies wilt u weten? Hoe gaat u hierbij te werk? De realisatie 5. De nota vermeldt de wenselijkheid van twee nieuwe OV-knooppunten, t.w. De Uithof en Leidsche Rijn Centrum. Het lijkt alsof - onuitgesproken - knooppunten de passagier een dienst bewijzen, de passagier aangenaam zijn. Een knooppunt is te associëren met overstappen. Het streven dient te zijn alle passagiers een verbinding te bieden van deur tot deur zonder overstappen; dan zijn knooppunten als centrale overstaphaltes niet nodig. Immers wil het vervoersaanbod aantrekkelijk zijn, ook voor degene die nu nog de auto gebruikt, dan dient de opbouw van het lijnennet te leiden tot een laag overstappercentage, met 20% als streefcijfer. De ervaring leert dat dit gepaard gaat met een toename van het aantal passagiers. [Inspreker verwijst naar inspraak uit september 1992 en *Resultaten van het vervoeronderzoek 1974 in de stad Utrecht,* tabel 5 en tabel 15] 6. Uit de kaart op pag. 32, de driehoek op pag. 33 en de afbeelding van de ster-netten op pag. 34 blijkt dat er een hiërarchie komt in het type van de lijnen. De nota spreekt onder andere van 'wijkontsluitende lijnen', als laagst geplaatste. Deze kunnen het predikaat 'doelgericht' niet krijgen. Het ziet ernaar uit, dat zo'n lijn de passagiers brengt naar een halte van een lijn van hogere orde. Dat zou dus overstappen beteken. Zo'n vervoersaanbod is onaantrekkelijk. Het beginsel hoort te zijn dat elk adres in de stad met een normale loopstand naar de halte en met een normale stadsfrequentie een ongebroken verbinding heeft. Met het stadscentrum en met het Centraal Station. Dit uitgangspunt mis ik in de nota. De middelen 7. Wat is hoogwaardig openbaar vervoer? (pag. 33, links en rechts). Er is dus ook niet-hoogwaardig openbaar vervoer. Van waar dit onderscheid? Waar kan met niet-	meer wijkontsluitende openbaar vervoer. Hierachter ligt een onderscheid in reizigersdoelgroepen die moeten worden bediend: de verbindende lijnen zijn primair gericht op het ontsluiten van de economische kerngebieden voor dikke vervoerstromen over langere afstanden en het wijkontsluitende OV is gericht op het geven van mobiliteit aan mensen die geen alternatief hebben (sociale functie van OV, ook voor kortere afstanden). Dit is in de definitieve versie nader omschreven.. Buslijnen in de buitenwijken zijn wel degelijk voorzien, zie de gestippelde lijnen op de kaart. Voor wijkontsluitende lijnen is de kaart aangepast. De OV-ontsluiting van de Uithof wordt momenteel onderzocht in de regionale OV-verkenning zoals vermeld op p35. Hierin wordt gekeken naar een extra tramlijn, een spoorontsluiting, beter benutten van andere knooppunten etc. De door u aangedragen argumenten als inpassing (in de binnenstad), overstappen, etc. zullen daarin ook een rol spelen bij de onderlinge afweging van de opties. Bevordering gebruik OV: Dank voor interessante suggesties t.a.v. tarifering. Wij nemen deze mee in onze gesprekken met vervoerders en concessieverleners in het OV. De door u voorgestelde verbetering in het spoor naar Breda staat al in het plan genoemd, (p37 “confrontatie toekomstbeeld met de huidige situatie”). De snelwegbusverbinding Uithof-Amersfoort over de A28 staat al in de netwerkkaart (hoewel niet herkenbaar is dat de lijn over de A28 doorloopt naar Amersfoort). Welk resultaat: Op dit detailniveau is dat nu niet in te schatten. Wel geven wij in H7 een inschatting van veranderingen per vervoerwijze. Ook verwachten wij dat vooral naar de twee nieuwe knopen meer ritten zonder overstap mogelijk worden

	hoogwaardig openbaar vervoer worden volstaan? En waarom? 8. De gedachte een (tweede tramlijn aan te leggen naar het Utrecht Science Park (hier kortweg De Uithof genoemd) en wel door de binnenstad is principieel onjuist. De nota vermeldt, m i. terecht, de wens het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren. Idealiter zouden het Vreebrug noordzijde, de Lange Viestraat en de Potterstraat voetgangersgebied moeten zijn; er helaas voor het oost-westverkeer geen alternatief. Het minste wat dan gedaan moet worden is de druk op het gebied niet te vergroten. De tram dient in de eerste plaats meer capaciteit te bieden in de relatie Centraal Station - De Uithof, d w z. de tram belast het voetgangersdomein met een stroom passagiers die er geen bestemming hebben. 9. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van De Uithof is een spoorlijn aftakkende van de lijn naar Arnhem, in noordoostelijke richting onder De Uithof lopende en aantakkende hetzij bij Bilthoven hetzij bij Den Dolder aan de lijn naar Amersfoort I Baarn, een oplossing die waarde heeft voor honderd jaar of meer. Zie bijgaande fotokopie van mijn artikel hierover in OV Magazine van 3 sept. 2009. 10. Een tram trekt, aldus pag. 35, links, meer reizigers dan een bus. De ervaringen in Utrecht bevestigen dit niet. Utrecht kende een hoofdelijk gebruik van het stedelijke openbaar vervoer op hetzelfde niveau als Den Haag en Rotterdam.2 Dit is opmerkelijk omdat er een internationale wetmatigheid is 'hoe groter de stad, des te hoger het hoofdelijke gebruik'. De vermeende grotere aantrekkelijkheid van de tram is maar één aspect. Als de tram overstappen betekent en de bus een ongebroken verbinding geeft, dan valt het voordeel van de tram, zo dat er al mocht zijn, weg. De praktijk leert dat de essentie niet is 'tram of bus', maar de vraag of het vervoersaanbod zo nauwkeurig mogelijk is afgestemd op de vervoersvraag. [inspreker verwijst naar P. Brouwer, 'Stedelijk openbaar vervoer' in Handboek voor verkeers- en vervoerkunde, Band 2, Deel K, afb. 6.1-7]	

11. Waarom is er niet voorzien in een buslijn door de buitenwijken? De ringlijn 10/20 was indertijd de snelst groeiende buslijn.3 De aanwezigheid van zo'n ringlijn vermindert het autogebruik, ontlast het busverkeer door het stads- centrum en betekent voor de passagiers minder overstappen, een kortere route en dus minder betalen. [inspreker verwijst naar *Resultaten van het vervoeronderzoek 1974 in de stad Utrecht*, tabel 2].

Bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer
12. Er zijn verschillende maatregelen denkbaar om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen; ik noem er enkele:
a. er zijn in Utrecht straks al zeven spoorwegstations; wanneer komen er doorgaande kaartjes geldig op de trein binnen Utrecht en op tram en bus in de stad?; tegelijk moet doorgaande tarifering op een OV-chipkaart worden ingevoerd
b. wanneer komen er weer routekartons in het voertuig, onmisbaar voor wie in de desbetreffende wijk niet bekend is?
c. wanneer worden er weer lijnenkaarten voor het stadsnet beschikbaar gesteld?

13. De gemeente zou zich moeten inzetten voor de aanlag van een spoorlijn van Utrecht naar Breda. Zo'n lijn is al in de jaren zestig van de 19de eeuw aan de orde geweest en nogmaals in 1874-1875. Wat het ontbreken van de lijn betekent, blijkt uit deze cijfers: de trein haalt in de verbindingen tussen Noord-Nederland en het noordelijke deel van de Randstad 50% van de mobiliteit van auto en trein tezamen; in de verbinding tussen Utrecht en Breda heeft de trein als gevolg van de omweg over Den Bosch maar een aandeel van 12%. [inspreker verwijst naar Brouwer S van Kesteren, Beńgt aan de heeren reizigers. 400 jaar openbaar vervoer in Nederland, pag. 2 2 1 , 241 en 246-247].

14. Een andere maatregel om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen is het inleggen van een autobussneldienst tussen het station Amersfoort en het UMC I

	Rijnsweerd. Wie van de richting Zwolle of Apeldoorn naar het UMC wil, gaat met de trein aan de noordzijde om de stad heen naar het station Utrecht Centraal aan de westzijde van de stad gelegen, terwijl zijn of haar bestemming aan de oostzijde van de stad ligt. Zo'n reis is onnodig tijdrovend en ook nog onnodig duur. Zo'n autobussneldienst biedt een 'kortsluitroute'. Logisch is dat zo'n lijn - zo deze wordt ingelegd - niet eindigt bij het UMC, maar doorrijdt naar Rijnsweerd 15. Er zijn ook tariefmaatregelen denkbaar die het gebruik van het openbaar vervoer in de hand werken: 5% korting op de prijs van een tweede abonnement in hetzelfde gezin, 10% korting voor het derde abonnement en 15% korting voor het vierde en volgende abonnement. 16. Nog een andere tariefmaatregel: in het algemeen neemt de bezetting van het voertuig af naarmate het zijn eindpunt nadert. Om zonder kostenverhoging tot een betere bezettingsgraad te komen: voer een kort-trajectbiljet in, geldig tussen een voor elke lijn aan te wijzen halte, van waar af de tram of de bus niet veel passagiers meer heeft en het nabijgelegen eindpunt.[inspreker verwijst naar Resultaten van het vervoeronderzoek 1974 in de stad Utrecht, Bijlagen 12.1 tot en met 12.9] Welk resultaat is te verwachten? 17. Welk hoofdelijk gebruik heeft het openbaar vervoer in de stad (incl. de trein of excl.?) nu en welk zal het naar uw berekening hebben in 2025? Het hoofdelijk gebruik te betrekken op het aantal reizigers, niet op het aantal instappers.[Voor het verschil tussen beide begrippen zie KNVTO, Uniforme begrippenlijst voor het openbaar vervoer, nov. 1989, pag. 13.] 18. Welk overstappercentage heeft het openbaar vervoer in de stad (incl. de trein of excl ?) nu en welk zal het naar uw berekening hebben in 2025? [Bijlage in bijlagenboek]	

7	Ik heb met veel plezier de (prachtig vormgegeven) nota Slimme routes…. gelezen. Het is voor mij moeilijk te lezen waar welke plannen plaats gaan vinden. Wellicht iets duidelijker plattegronden, die zijn nu erg algemeen en zonder straatnamen. En inhoudelijk: 1. Ik zou graag fiets-straten (zoals op de Prins Hendriklaan) zien op de volgende wegen: - Wittevouwenstraat-Voorstraat; - Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat; - Biltstraat (van stad tot aan Kruisstraat). 2. Bredere fietspaden: - Biltstraat	Helaas is het op deze schaal niet mogelijk straatnamen toe te voegen. Wel kunnen wij u melden dat alle door u aangehaalde straten staan in onze lijst met prioritaire projecten. Bij verdere invulling van deze projecten wordt dan bekeken welke oplossing het beste is (fietsstraat, breder fietspad, etc.).

8	Deze nota is nog lang niet voldoende om de stad leefbaar te maken voor met name de fietsers en voetgangers, laat staan veilig. Hiermee deel ik ook de gedachtes van Milieudefensie en de Kracht van Utrecht. Er zijn knooppunten in de stad waar dit beleid zich echt diep voor moet schamen. Zoals het nog steeds niet voorrang verlenen van fietsers richting Twijnstraat en erger nog dat zijstraatjes voorrang hebben boven verkeer op de Lange Nieuwstraat. Erg gevaarlijk ook nog eens. Het ergste is nog dat fietsers in het centrum bij het station moeten wachten op verkeer wat nu zo nodig bovenlangs moet i.v.m. het uitermate langdurige prestigeproject in de binnenstad. Beschamend allemaal ! Het allerergste is nog de doorstroming van brandweer, ziekenauto's en politie. Ga een keer kijken in de spits bij de Albatrosstraat richting Venuslaan of even verderop richting Catherijnesingel als er weer eens een ziekenauto door de spits moet en je zou genoeg moeten weten. Weer iemand die gered had kunnen worden als hij twee minuten eerder was gearriveerd. Om maar niet te spreken van al die onnodige langdurige herrie om je heen daar aangezien ik er ook toevallig nog woon in de buurt. Verleg het personenverkeer naar de busbaan bij de rails en maak de Catherijnesingel vanaf stationsgebied een busbaan tot de Venuslaan. NU !	Leefbaarheid en bereikbaarheid voor fietser en voetganger zijn zeer belangrijk voor de stad. Ook openbaar vervoer en noodzakelijk autoverkeer moeten hun plaats hebben in de stad. In het stationsgebied komt dat samen met de tijdelijke situaties. Juist voor de veiligheid en een goede inrichting worden op dit moment de projecten uitgevoerd. Dat gaat helaas ook gepaard met tijdelijke situaties die niet altijd optimaal zijn ten opzichte van definitieve situaties. Zo wordt de busbaan langs de Kruisvaart aangelegd om busverkeer op andere plaatsen in de stad te verminderen en bijvoorbeeld plaats te maken voor de tram, De Uithoflijn. Ook die zorgt voor ontlasting van de (binnen) stad met bussen. Autoverkeer kan geen gebruik maken van de bus en trambanen omdat het de doorstroming van het openbaar vervoer daarmee verslechterd. Met de belangen mogelijkheden van hulpverleningsdiensten wordt bij concrete inrichtingsprojecten rekening gehouden en afgestemd.

9	Het autoverkeer voor doorgaande routes moet uit de wijken, dit kan door autoverkeersstromen dynamisch te sturen. Dit is service van de overheid aan de burgers. Zou al moeten bij weggaan uit de Jaarbeurs of bij wegrijden uit parkeergarages, vaak kun je twee kanten uit, als automobilist weet je niet welke richting het minst overlast geeft en het snelst is. Hiervoor moeten borden je informatie geven. De tomtom doet het dan nog niet in parkeergarages, je kiest dan automatisch de route die je kent en loopt dan vaak vast na een koopzaterdag.	Aan de automobilist met bestemming in de stad Utrecht wordt gevraagd zo lang mogelijk van de Ring Utrecht gebruik te maken en de kortste route in de stad te kiezen om de overlast van autoverkeer in de stad zoveel mogelijk te beperken. Het huidige bewegwijzeringssysteem is en wordt aangepast aan deze gewenste routekeuze. Andersom, autoverkeer dat vertrekt uit Utrecht zal daarmee geïnformeerd worden de gewenste route te volgen.

10	Hierbij wil ik graag reageren op Uw Verkeersplan 2016. Over het algemeen ben ik met Uw plannen eens voor de fietsers (ook slimmere stoplichten via smartfoons) , voetgangers m/v/k , en het OV. Wel wil ik U graag wijzen op de goede ervaringen met de (stads)bussen: zeker ZO laten en niet overal trams laten rijden. Wèl moet een steviger ontmoedigingsbeleid gevoerd worden voor w.b. het autogebruik en -vervoer. Als nieuwtje: er is een ultraschone brandstof voor diesels in ontwikkeling. Dit verdient zeker Uw aandacht en die van Gemeente Utrecht. Hierbij wens ik U allen veel succes met het nieuwe Verkeersplan 2016.	Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. U geeft aan dat u goede ervaringen heeft met buslijnen, en deze graag zou behouden. Een buslijn biedt zeker verschillende voordelen ten opzichte van een tram, zo bieden zij een hogere mate van flexibiliteit. Echter, de groei van het aantal reizigers in onze regio is niet overal met de inzet van bussen op te vangen. Een tram is efficiënter dan de bus bij grote reizigersstromen zoals tussen het Centraal Station en De Uithof. Voor dezelfde hoeveelheid reizigers is een vijfde van het aantal voertuigen nodig. Dit maakt groot verschil bij de oversteekbaarheid van de straat, de doorstroming bij kruispunten en bij haltes. Daarom ze de gemeente in op meer tramlijnen in de stad.

11	Als astmapatiënt heb ik regelmatig flink veel last van uitlaatgassen van vooral vervuilende scooters en brommers. Dit betekent in de praktijk voor mij: hevige benauwdheid, hoesten, extra medicatie en grote, invaliderende vermoeidheid, etc. In het verleden heeft het zelfs geleidt tot een spoedopname in het ziekenhuis. Naast de persoonlijke beperkingen en ellende geeft het zo ook onnodig hoge maatschappelijke kosten. Ik zou u willen verzoeken de mogelijkheden voor een milieuzone voor scooters/brommers in te stellen of zelfs een algemeen verbod op zulke vervuilende vervoersmiddelen.	Zoals u terecht aangeeft ervaren fietsers, voetgangers en bewoners de brom- en snorfietsen als een bron van overlast. Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de “Utrechtse mix” van stimuleren én handhaven (‘wortel en stok’). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een ‘full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters.

12	Hoewel thans gepensioneerd, ben ik als (oud-)verkeerskundige van de gemeenten Rotterdam en Den Haag nog steeds zeer geïnteresseerd in de zaken, die in uw nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' aan de orde komen. **1. De voetgangersoversteek als zebra**. Omdat vanuit uw Gemeentebestuur duidelijk gekozen is voor "ruim baan" voor voetgangers (en fietsers) bevreemdt het mij enigszins, dat in die nota geen aandacht wordt geschonken aan de toepassing van de zebra, althans ik heb daarover niets kunnen vinden. Het is bijzonder, dat Utrecht, als enige van de vier grote Nederlandse steden dit nuttige verkeerskundige instrument niet of nauwelijks toepast. In Amsterdam, Rotterdam en Den Haag wordt de zebra op alle wegen met een maximum snelheid van 50 km/u of lager wel in alle situaties toegepast. In Rotterdam is mede onder invloed van VVD-wethouders korte tijd sprake geweest van een dip in die toepassing, maar door de huidige D66-wethouder is de zebra in Rotterdam thans weer helemaal terug. De zebra is een door de voetganger uitermate gewaardeerde en graag gebruikte voorziening, vanwege de betere zichtbaarheid in het verkeer, maar vooral vanwege de daaraan voor het autoverkeer gekoppelde verplichting tot het voor laten gaan van de voetganger. Dat werkt in de praktijk in het algemeen prima. **De versterking van de positie van de voetganger in het verkeer begint dus met het toepassen van zebra's !** **2. De voetgangersoversteek in de wet- en regelgeving**. Er is overigens nog een facet ten aanzien van het uitvoeren van de voetgangersoversteekplaats als zebra, en zeker niet het minst belangrijke, dat aandacht behoeft en dat kennelijk tot op heden in Utrecht over het hoofd is gezien of genegeerd is. Dat is het feit, dat volgens de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving voetgangersoversteekplaatsen alleen als zebra mogen worden uitgevoerd.	De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid geeft aan dat er weinig kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn over de kans op een ongeval bij een oversteekvoorziening of op andere plaatsen waar wordt overgestoken. De gemeente Utrecht gaat bij de toepassing van voetgangersoversteekplaatsen uit van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) en de uitvoeringsvoorschriften BABW. Het wel of niet toepassen van een voetgangersoversteekplaats is geen uitgangspunt, maar wordt per locatie en situatie afzonderlijk afgewogen en getoetst. De notitie 'Richtlijnen toepassing oversteekplaatsen voor voetgangers binnen de bebouwde kom = zebra (2016)' is voor ons inspirerend bij de verdere uitwerking van het beleid voor voetgangers. Wij bekijken waar dit instrument kan bijdragen om de positie van de voetganger te verbeteren.

	Allereerst staat dat zeer duidelijk in onze hoogste - de Europese - wet- en regelgeving: **zie bijlage 1 bij deze e-mail, de geel gemarkeerde teksten** (die overigens ook onder wetten.nl te vinden zijn). En ten tweede wordt in de daarvan afgeleide Nederlandse wet- en regelgeving te zake van voetgangersoversteekplaatsen ook alleen gesproken over de VOP als zebra (in RVV, art. 49.2 en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens, hfdst. IV, § 2, art.9). **Dus het aanbrengen van zebra's spoort geheel met de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving, met de behoeften van de voetganger en met de bestuurlijke wens om de positie van de voetganger in het verkeer te versterken !** **3. Notitie Richtlijnen**. Gestoeld op mijn kennis van deze materie en mijn jarenlange ervaring heb ik een notitie opgesteld met een voorstel voor richtlijnen over het wanneer, waar en hoe van de toepassing van zebra's in Utrecht. Het is zodanig geformuleerd, dat het kan dienen voor bestuurlijke besluitvorming, maar het is ook geschikt als basis voor uitwerking in de dagelijkse praktijk. Die notie "**Richtlijnen toepassing oversteekplaatsen voor voetgangers binnen de bebouwde kom = zebra (2016)** (voorstel 10.12.2015)" bied ik u hierbij aan **als bijlage 2 bij deze e-mail**. Ik hoop, dat ik hiermee een nuttige bijdrage heb kunnen leveren aan de discussie over uw Verkeersplan "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" en wens u veel succes met het verdere proces. [Bijlagen in het bijlagenboek]	

13	Van milieudefensie werd ik op de hoogste gesteld van nieuwe plannen waarin de fietser prioriteit gaat krijgen. Maar deze gaan mij niet ver genoeg. Als fietser heb ik veel last van scooters met een verbrandingsmotor. Het mag nu wel algemeen bekend zijn dat de stoffen uit deze scooters bijzonder schadelijk zijn voor de gezondheid (tot nu toe nog psychische last; angst voor schade gezondheid). Als fietser probeer ik op de gewone weg voor alle verkeer de uitlaatgassen en fijnstof van de scooters te vermijden door mijn adem in te houden en/of in tegengestelde richting aan de andere kant van de weg of op het trottoir gaan fietsen. Dit kan toch niet de bedoeling zijn om zo lang mogelijk gezond te blijven ? Het is bovendien gevaarlijk, verboden, en lastig. Daarom stel ik voor om behalve op de fietspaden ook autowegen waar mag worden gefietst, die omgeven zijn door mooie natuur of uitzichten daarop, ook voor deze ongezonde stinkende scooters te verbieden. Bijvoorbeeld de weg langs de Vecht (tot Maarssen mag ik aannemen), de Gageldijk en wegen in het Noorderpark. Om adressen op deze wegen toch bereikbaar te houden voor deze milieuvervuilers, stel ik voor dat bewoners langs deze wegen in het bezit van een stinkscooter een compensatieregeling krijgen voorgesteld voor de aanschaf van een elektrische scooter.	Zoals u terecht aangeeft ervaren fietsers, voetgangers en bewoners de brom- en snorfietsen als een belangrijke bron van overlast. Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de “Utrechtse mix” van stimuleren én handhaven (‘wortel en stok’). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een ‘full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters.

14	Als ondernemer in de stad maak ik me grote zorgen over jullie verkeersplannen in de stad. Ik moet naar mijn klanten kunnen en als jullie van vierbaanswegen naar 2 banen gaan vrees ik dat ik niet meer bij mijn klanten kom. Zijn jullie gek geworden?	Op stedelijke verbindingswegen wordt gestreefd naar een goede balans tussen ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid. en ruimte voor verkeer. Op veel plekken kan de openbare ruimte efficiënter worden ingericht door meer ruimte voor voetgangers, fietsers en ov en met minder asfalt voor het autoverkeer. Dat komt de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede. Het wordt niet onmogelijk gemaakt je met de auto door de stad te verplaatsen. De bestemmingen blijven bereikbaar met de auto. Voor een leefbare inrichting en ruimte voor duurzame vervoerswijzen wordt wel meer ruimte gemaakt.

15	Ik heb met belangstelling uw nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen gelezen. Ik ondersteun de gekozen richting van harte: autobewegingen verminderen, fietsers en voetgangers voorrang geven. Een aantal punten die ik belangrijk vind zijn (vanuit luchtkwaliteit/leefbaarheid/stimuleren goed gedrag): - brommers en scooters zo veel mogelijk verbieden/naar rijbaan/afschaffen. Maak ook duidelijk dat de gezondheid van de brommerrijder zelf beter wordt als hij/zij fietst. Dus eerder overstap naar fiets stimuleren dan overstap naar elektrische varianten (die uiteraard wel veel beter voor luchtkwaliteit zijn, maar verder ook het plezier van fietsen bederven) - parkeerplaatsen verminderen. Parkeergarages uit het centrum weghalen - elektrisch OV	Zoals u terecht aangeeft ervaren fietsers, voetgangers en bewoners de brom- en snorfietsen als een belangrijke bron van overlast. elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de “Utrechtse mix” van stimuleren én handhaven (‘wortel en stok’). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een ‘full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid. Het beleid is er niet op gericht de parkeergarages uit het centrum te verwijderen. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters. Met betrekking tot elektrisch OV is 2023 een mijlpaal als het openbaar vervoer in de regio Utrecht opnieuw wordt aanbesteed, waarbij de provincie de concessieverlener is Dit is hét moment om nieuwe eisen aan het bus materieel te stellen, samen met de Provincie gaan we voor zero emission. Ook voor de korte termijn werken we aan versnelling van de aanschaf van zero emission bus materieel. In samenwerking met U-OV en Provincie Utrecht werkt de gemeente aan een concreet plan voor de invoer van elektrische bussen op korte termijn.

16	Ik ben iemand uit Hoograven die heel geregeld met de fiets ergens in de stad rijd, vaak door de binnenstad. Er zitten een aantal goede zaken in de nota. Wat ik vooral graag nog verbeterd zou zien: dat die smerige snorscooters / snorfietsers niet meer op het fietspad komen. Ik haat die dingen nog meer dan al die monstergrote vrachtauto's, omdat ze vlak langs mij rijden, en vervolgens geregeld bij een stoplicht vlak voor mijn neus staan. Ik heb astma, de lucht die zij uitstoten is verschrikkelijk. Bij het kruisen van een fietspad zijn ze soms levensgevaarlijk, omdat ze soms veel harder rijden dan toegestaan - denk je rustig over te kunnen steken, schiet er opeens nog zo'n monster voor je langs.	Zoals u terecht aangeeft ervaren fietsers, voetgangers en bewoners de brom- en snorfietsen als een belangrijke bron van overlast Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de "Utrechtse mix" van stimuleren én handhaven ('wortel en stok'). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een 'full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid.. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters.

17	Bovengenoemde nota heb ik met aandacht gelezen. Ik ben vooral geïnteresseerd in uw plannen om bromfietsen, snorfietsen en scooters, enfin al die voertuigen met 2-tak brandstof te laten vervangen door elektrische. Als bewoonster van Overvecht, waar ik dagelijks loop en soms fiets, moet ik bijna constant vieze lucht inademen omdat het aantal stink-voertuigen hier zeer hoog is. Hoe eerder deze verdwijnen hoe beter het voor iedereen zal zijn. Ik hoop dat uw plannen zeer spoedig worden verwezenlijkt, niet pas eind 2019.	Zoals u terecht aangeeft ervaren fietsers, voetgangers en bewoners de brom- en snorfietsen als een belangrijke bron van overlast. Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de “Utrechtse mix” van stimuleren én handhaven (‘wortel en stok’). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een ‘full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters.

18	Ik vind het belangrijk dat je ook de stad snel in en uit kunt met de auto, en dat er geen kilometerslange omrijdroutes worden ingesteld. Dat is slecht voor de luchtkwaliteit en voor het verblijfklimaat in de wijken.	Aan de automobilist met bestemming in de stad Utrecht wordt gevraagd zo lang mogelijk van de Ring Utrecht gebruik te maken en de kortste route in de stad te kiezen om de overlast van autoverkeer in de stad zoveel mogelijk te beperken. De stad blijft op die manier aantrekkelijk om in te verblijven. Berekeningen meet de rekentool geven aan dat er geen toename is van het aantal voertuigkilometers.

19	[Gecoördineerde inspraak van 7 personen] In de verkeersnota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen heeft de gemeente haar visie weergegeven over de bereikbaarheid van de stad en stelt men veilig verkeer voor fietsers en voetgangers centraal . Dit is op zich een verantwoord uitgangspunt. Na een inspraakronde zal de nota aan de raad worden gepresenteerd met evt. aanpassingen en met de gebundelde inspraakreacties. Als Bewonersgroep willen we graag van de inspraakmogelijkheid gebruik maken. In het plan is ook opgenomen het uitvoeren van de aanleg van een voetganger- en fietsbrug (blz. 81) die ook toegankelijk is voor rolstoelers en kinderwagens. Hier willen we graag op reageren. De voorgenomen Grifthoekbrug zou de Wolvenstraat moeten verbinden met het Griftparkgebied om een kortere route naar de binnenstad te realiseren. Zowel in 1999 als in 2010 is al eerder een loopbrug voorgesteld als verbinding tussen de Wolvenstraat en de Grifthoekgarage aan de andere zijde van de Singel. Deze zou het gebruik van de Grifthoekgarage moeten stimuleren en de binnenstad beter bereikbaar moeten maken. Beide keren is met goede argumenten bezwaar aangetekend en heeft de Bewonersgroep de raadsleden van de meeste politieke partijen er van weten te overtuigen dat met een brug niet de beoogde doelstellingen zullen worden gehaald. Nu moet voor de derde keer het wiel wederom worden uitgevonden en moeten de omwonenden wederom in het geweer komen bij dit onzalige plan. Wij willen de gemeente hier nadrukkelijk op wijzen! We willen voorop stellen dat een beslissing over het eventueel aanleggen van een brug pas genomen zou moeten worden als de definitieve bestemming van het voormalig gevangenis complex bekend is. Immers dat is de enige wijziging t.o.v. de	In eerder discussies rondom Grifthoekbrug ging het met name om een betere voetgangersverbinding tussen Grifthoekgarage en binnenstad. Daarmee zou de aantrekkelijkheid van de garage voor bezoekers van de binnenstad verhoogd worden. Anno 2016 zijn er meerdere aspecten die een rol spelen bij de eventuele realisatie van de Grifthoekbrug. De gevangenis Wolvenplein is inmiddels gesloten en hier worden nieuwe ontwikkelingen verwacht. Dit biedt nieuwe kansen voor de brug. Qua inpassing van de brug nemen de mogelijkheden toe. Tevens kan de brug een functie krijgen binnen het fietsnetwerk. Het is een aantrekkelijk fietsroute aan de noordzijde van de binnenstad van en naar het noordoosten van de stad en kan voor ontlasting zorgen van de drukke binnenstad route De afweging voor realisatie van een brug voor langzaam verkeer bij het Wolvenplein wordt gemaakt in het kader van de herontwikkeling van de gevangenis Wolvenplein.

	situatie in 1999 en 2010. Zolang de definitieve bestemming van het complex niet duidelijk is, is een brug op deze specifieke locatie prematuur. Als het doel is om de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren zullen we wederom kort onze bezwaren noemen: Uit onderzoek in 2009 van de Gemeente Utrecht, in opdracht van Wethouder de Bondt, bleek al, dat een brug nauwelijks verandering brengt in parkeerdruk op het Janskerkhof. Dit onderzoek “Nut en Noodzaak Grifthoekbrug” stelt dat door de brug naar schatting niet meer dan 9 parkeerders per dag extra in de Grifthoekgarage zullen parkeren, in plaats van op het Janskerkhof,. Dat brengt € 9.000 extra op per jaar. Een schril contrast met de geraamde kosten van € 750.000 voor de aanleg van een brug. Volgens de toenmalige Wethouder een onverantwoorde verkwisting van gemeenschapsgelden. Uit het rapport werd bovendien duidelijk dat parkeerders de Grifthoekgarage niet als serieus alternatief zien voor het Janskerkhof. Het merendeel van de parkeerders is niet bereid verder dan 500 meter te lopen. Kortom, met een brug zal de parkeerdruk op de binnenstad niet afnemen! De brug ligt ingetekend over Rijks monumentale grond van het voormalige Huis van Bewaring Wolvenplein en komt direct uit op de Wolvenstraat dat Beschermd Stadsgezicht is. De buurt voorziet een negatieve inbreuk op het historisch karakter. Als alternatief voor een brug pleitten buurtbewoners al eerder, tevergeefs, voor het aantrekkelijker maken van de bestaande looproute langs de Wittevouwensingel. Een fraaie looproute langs de singel is voor voetgangers aantrekkelijk en daarmee wordt ook het winkelend publiek op de Biltstraat bediend. Na meting bleek de	

	looptijd nauwelijks korter te zijn met een brug (150 meter). Voor fietsers levert de route via de aan te leggen brug al helemaal geen tijdwinst op. Belangrijk is ook om stil te staan bij een onveilige verkeerssituatie als meer voetgangers en fietsers geleid zullen worden door de Wolvenstraat, Plompentorengracht en aanliggende straatjes. De middeleeuwse proporties van de straat laten geen grote verkeersdruk toe. Als de veiligheid van voetgangers en fietsers centraal staat is een brug op deze locatie niet geschikt. De Wolvenstraat is nu al een geliefde route voor fietsers. Gezien de zeer smalle trottoirs en smalle fietspad kan een verhoogde verkeersdruk met nog meer fietsers ongunstig zijn voor de veiligheid. Samenvattend: - Er is nog weinig veranderd ten opzichte van 16 en 6 jaar geleden. Het Huis van Bewaring is niet meer als zodanig in gebruik, echter de definitieve bestemming van het voormalige gevangeniscomplex is nog niet bekend. - Stoten wij ons hiermee niet drie keer aan dezelfde steen? - Er wordt in de verkeersnota niet hard gemaakt dat het aanleggen van een voetgangers-, fietsbrug daadwerkelijk een knelpunt oplost. - De Binnenstad wordt afgeschilderd als plek waar men overlast mag verwachten. Juist de Wolvenstraat is relatief vrij van overlast (m.u.v. enkele bromfietsen en scooters op het fietspad) en dat moet zo blijven. Rustige plekken vlakbij het stadshart zijn schaars, koester de huidige plekken is onze strekking!	

20	Fantastisch om te zien dat er constructieve plannen zijn om onze stad schoner en aangenamer te maken. De nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen laat vele positieve punten zien. Mooi vind ik: • Voorrang aan voetgangers, fietsers en OV-reizigers in een autoluwe stad. • Een samenhangende ruimtelijke visie waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert: met meer nadruk op fiets en OV, meer leefstraten en 30 km-wegen. • Meer lange doorgaande fietsroutes als alternatief voor autogebruik. • Beter gebruik van alle OV-stations als versterking van het netwerk van fiets en OV en om Utrecht CS te ontlasten. Verbeterpunten zie ik nog op de volgende gebieden: • Gebruik ook het parkeerbeleid om verschillende zones en stadsdelen (Leidsche Rijn, Uithof, binnenstad, omliggende wijken) op gepaste wijze autoluwer te maken. • Maak een einde aan scooter- en brommeroverlast. Stuur scooters naar de rijbaan, onderzoek de mogelijkheden voor een milieuzone voor scooters/brommers. • Stimuleer de overstap van auto, brommer en scooter naar elektrische varianten. • Ontmoedig mobiliteit op benzine en diesel; stimuleer elektrische bussen, taxi's en vrachtvervoer op basis van groene stroom. • Laat zien wat het plan algemeen oplevert voor het klimaat aan CO2-reductie en op het gebied van duurzaamheid. • Betrek de omliggende gemeenten en de provincie (doelstelling: verdubbeling fietsgebruik in 2030!) bij het bereiken van een omslag op het gebied van verkeer en vervoer. Ik hoop van harte dat Utrecht de komende jaren deze stappen echt doorzet, zodat we allemaal kunnen blijven genieten van onze mooie stad.	Dank u voor uw positieve reactie en steun voor het plan. Wat betreft de verbeterpunten: hoewel niet expliciet in het mobiliteitsplan genoemd, passen uw eerste vier punten goed in het mobiliteitsplan en zijn ze al onderdeel van lopende actieplannen: gedifferentieerd parkeerbeleid gebeurt via de lijn van het Mobiliteitsplan Stallen en Parkeren, scooters naar de rijbaan is een project uit de actieplannen Fiets en Schoonvervoer. In Utrecht gaan brommer per 14 maart 2016 naar de rijbaan. We onderzoeken de mogelijkheid van een milieuzone voor brommers in 2020. Deze actie is opgenomen in het actieplan Schoon Vervoer. Maatregelen die gebruik van schoner gemotoriseerd vervoer (bij voorkeur elektrisch) stimuleren staan in de actieplannen Schoon Vervoer en Goederenvervoer. Het CO2-effect van dit plan realistisch kwantificeren is op dit moment te ingewikkeld, daarvoor zijn plannen, maar ook effecten niet altijd concreet genoeg. Regionale samenwerking vinden wij cruciaal, onder meer via het regionale programma Beter Benutten gebeurt dit al en met dit nieuwe mobiliteitsplan blijven wij ook op samenwerking inzetten.

21 t/m 25	[Reactie 21 tot en met 25 bevatten dezelfde tekst en zijn daarom samen genomen. De reacties komen van verschillende insprekers] We hebben kennis genomen van uw plan slimme routes en slim regelen. Onze complimenten. Maar de Biltstraat ontbreekt in uw plan. Wij willen ook aantrekkelijk en bereikbaar zijn. Het is onze inbreng en ons verzoek dat u de Biltstraat wel meeneemt in uw plannen. Situatie Biltstraat. In de Biltstraat is Busbaan neergelegd die bijdraagt aan het vervoersplan binnen de stad. De rest van de straat en de weggebruikers van voetganger, fiets en auto voelen de consequenties van die OV-Busbaankeuze. Ook hebben we gezien hoe de gemeente de situatie bij de Maliebaan en het Malieblad aan het oplossen is. De Biltstraat valt tussen wal en schip. De BOV en de ondernemers hebben veel bereikt om de sfeer en beleving van de Biltstraat sterk te verbeteren. Wensen omtrent de Biltstraat. Als [inspreker], willen we graag dat de verkeersveiligheid, de indeling van straat en de uitstraling van de Biltstraat verbetert. Onderhoud, renovatie en herinrichting van de Biltstraat dient op een eigentijdse wijze te geschieden. Het gaat om verkeersveiligheid maar ook om economische aantrekkingskracht. Uit eigen kracht hebben ondernemers het voor elkaar gekregen de Biltstraat vooruit te krijgen. Deze extra activiteit veroorzaakt een drukker gebruik van de Biltstraat. Dit vraagt om maatregelen in de straat. Zodat fiets-, voetgangers en autoverkeer op ordentelijke manier kan verlopen. Anders dreigt stagnatie van de economische en sociale ontwikkeling.	Het westelijk deel van de Biltstraat, tussen de Wittevrouwenbrug en de Kruisstraat, is in het mobiliteitsplan aangemerkt als straat waar de huidige situatie nog niet voldoet aan het wensbeeld. Voor voetgangers is de Voorstraat-Biltstraat opgenomen op de kaart op bladzijde 27, onder de categorie 'Verbinden A-zone met omgeving' als project 7. Voor fietsers is de Voorstraat-Biltstraat opgenomen op de kaart op bladzijde 31, onder de categorie 'Verbeteren kwaliteit in en rond het centrum (hoofdfietsroute)' als project 19. In de lijst met prioritaire projecten in hoofdstuk 6 is het westelijk deel van de Biltstraat vanwege ontbrekende urgent nu niet expliciet opgenomen. Het oostelijk deel van de Biltstraat, tussen de Kruisstraat en de Berekuil, is in het mobiliteitsplan aangemerkt als onderdeel van de studie naar de OV-bereikbaarheid van De Uithof . Dit kan bijvoorbeeld als een tramlijn via de huidige busbaan (zie kaart op bladzijde 32 en in de lijst met prioritaire projecten in hoofdstuk 6 onder nummer 51). Als een project niet in de prioriteitenlijst staat, betekent dit niet dat er niets mogelijk is. De kans dat er financiële middelen beschikbaar komen voor bijvoorbeeld een grootschalige herinrichting is dan weliswaar kleiner, maar we kijken wel graag met u welke opties er zijn om vanuit lopende programma's en budgetten samen verder te werken aan verbetering in de Biltstraat. Tenslotte wordt in het kader van het Actieplan Verkeersveiligheid momenteel al gewerkt aan verbetering van de veiligheid bij de kruising met de FC Dondersstraat en de Museumlaan.

	Verzoek en inspraak: Als [inspreker] spreken we namens de BOV, de bewoners en ondernemers aan de Biltstraat. Wij willen dat u de Biltstraat meeneemt in uw plannen. De Biltstraat is een poort van de stad en kan en moet veel beter.	

26	Graag ga ik in op de problemen voor voetgangers in de stad Utrecht. als eerste wil ik u er op attent maken dat de Lange Smeestraat geen echte looproute is voor mensen die gehandicapt zijn. Ik liep een tijd terug met iemand in een rolstoel. Na 5 m. ben ik op de rijweg gaan lopen, want de stoepen lopen schuin af en is niet te gebruiken voor mensen in een rolstoel. Verder wordt je geconfronteerd met de versmalling van de stoepen door de hoeveelheid fietsen. En dan te bedenken dat er in de Smeestraat een verzorgingshuis is (Bartelomeus) Mensen die hier wonen kun je slecht met een rolstoel vervoeren laat staan dat ze alleen met een rolstoel zich kunnen verplaatsen.	Goede toegankelijkheid van voetgangersvoorzieningen vinden wij een belangrijk kwaliteitscriterium. Wij hebben geconstateerd dat het voetpad in de Lange Smeestraat inderdaad voor mensen in een rolstoel niet voldoende toegankelijk is. In december 2015 hebben wij de website Voetgangersidee gelanceerd. Daarmee nodigt de gemeente iedereen uit om mee te denken waar de voetganger in Utrecht meer ruimte nodig heeft. Wij danken u voor uw opmerkingen en nemen deze mee bij het verzamelen, analyseren en verwerken van de ideeën/ suggesties die zijn gedaan op de website Voetgangersidee.

27	Ik heb nog een punt om het de voetgangers aantrekkelijk te maken om in de stad te lopen. Mij valt op dat er weinig of geen zebrapaden zijn. Aan andere mogelijkheden om over te steken kan men als burger geen rechten ontlenen, hoorde ik laatst een agent zeggen. Dus auto's en bussen hebben veelal vrijspel op de rijweg. Het zou gunstig zijn om net zoals in Frankrijk om de 15m. een zebrapad te hebben. Automobilisten die enigszins het zebrapad betreden zo gauw er een voetganger er zich op begeeft, zijn zwaar strafbaar !! Mij lijkt het een goedkope en adequate oplossing om voetgangers goed gebruik te laten maken van de openbare weg.	De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid geeft aan dat er weinig kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn over de kans op een ongeval bij een oversteekvoorziening of op andere plaatsen waar wordt overgestoken. Het wel of niet toepassen van een voetgangersoversteekplaats is geen uitgangspunt, maar wordt per locatie en situatie afzonderlijk afgewogen en getoetst.

28	Ik woon aan de Catharijnesingel. Een drukke weg, waar ik op zich niet zo heel veel problemen mee heb. Probleem is echter wel, dat het verkeerslicht bij de Smeestraat / Catharijnesingel vaak veel te kort op groen staat. Als het licht op groen staat en je bent niet startklaar, dan is het licht al op het eind van de oversteken weg op rood. Ik moet r niet aan denken om als invalide of met een rollator daar veilig over te steken. Volgens mij een kwestie van langer instellen. Overigens ben ik het ook helemaal niet eens met het stopzetten van het verkeerslicht bij Schreuder v.d.Kolkstraat. als bewoonster ben ik nooit gevraagd om mee te doen met een enquête. M.i. zijn er alleen veel fietsers gevraagd over de irritatie van het wachten. als automobilist is het erg riskant om over te steken. Lang leve de fietser, die weer gewonnen hebbe. Ik ben overigens zelf een enthousiast fietsster, maar houd me steeds aan de verkeersregels die ik vroeger heb geleerd; niet door rood rijden, goed uitkijken en altijd licht op je fiets hebben als het donker is !!! Wanneer gaan we weer eens terug naar de tijd dat je alles moet toepassen wat je geleerd hebt.	De verkeersregeling op deze kruising is onderdeel van het doseren in het luchtkwaliteit kwaliteit Catharijnesingel zuid en daarom met als zodanig ingeregeld. Via het meldpunt verkeerslichten hebben wij aan iedereen een oproep gedaan om mee te denken over het stopzetten van verkeerlichten in de stad. Het uitzetten van het verkeerslicht bij Schreuder v.d.Kolkstraat is een proef. Deze proef wordt geëvalueerd.

29	Naar aanleiding van de wijkraadvergadering Verkeer van 17 november jl., ontvangt het College onderstaand advies. Ter vergadering waren ondermeer aanwezig wijkwethouder en verkeerswethouder mevrouw Lot van Hooijdonk, mevrouw Judith Zuidgeest en de heer Robert Gijsen. Mark Degenkamp, ook genodigd, kon niet aanwezig zijn. Verder behoorden tot de aanwezigen drie bewonersgroepen welke allen hun oorsprong rondom de binnenring: Schepenbuurtcomite, Ronduit Weg en Cartesiusweg Noord. Diverse bewonersgroepen in Utrecht West en Wijkraad West dringen al jaren aan op het terugdringen van ongewenst doorgaand autoverkeer door de woonwijken van Utrecht West. De Wijkraad West blijft aandringen op een spoediger realisatie van de stadsboulevard. Ook de verbetering van de oversteekbaarheid van het Westplein is een hot item. Tijdens de vergadering van 17 november jl. Kwam ook het plan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen aan de orde. Daarmee krijgt het MUW een nieuwe inkadering. Onderstaand advies gaat in op urgente verkeerszaken en op de betekenis van SLSRSB voor ons stadsdeel. Bespoedig de realisatie van de stadsboulevard. Al in 2012 spreekt het (toenmalige en huidige) College van een stadsboulevard. De wijkraad heeft sindsdien aangedrongen tot herinrichting van het traject van de Majellaknoop t/m de Amsterdamsestraatweg als stadsboulevard. Waarom moet er nu worden gewacht totdat ‘t Goylaan gereed is? Opmerkelijk is dat juist de meningen over deze Goylaan verdeelder lijken. Los daarvan benoemen we hier nogmaals het feit dat de binnenring (PHL, Spinoza, Thomas a Kempis en Cartesiusweg) niet voor niets het brongebied is van een aantal bewonersgroepen die juist uit onvrede met de verkeerssituatie zijn ontstaan: Cartesiusweg Noord, Schepenbuurtcomite, Ronduit Weg. Genoemd werd ook het verkeersinfarct dat hier tijdens de spits waargenomen wordt.	**IPvE Maatregelen Utrecht West** U dringt aan op het herinrichten van het traject van de Majellaknoop tot en met de Amsterdamsestraatweg als stadsboulevard en vraagt zich af waarom gewacht moet worden tot de herinrichting van ’t Goylaan. Het maken van het integraal programma van eisen voor de stadsboulevard (Maatregelen Utrecht West) start in 2016. Hiervoor was het nodig dat het mobiliteitsplan is afgerond. Een verband met ’t Goylaan ligt er niet. **Brommers en scooters naar de rijbaan** U roept ons op om de scooter van de fietspaden te halen. Per 14 maart gaan de brommers en scooters (met het gele kenteken) naar de rijbaan. Scooters met een blauw kenteken blijven op het fietspad. Utrecht werkt nauw samen met Amsterdam om deze problematiek aan te passen. Samen onderzoeken we op welke termijn ook deze voertuigen naar de rijbaan kunnen. **Fietspaden** U vraagt aandacht voor de Spinozaweg, waar het fietspad niet meer toegerust is op het groeiende aantal fietsers en waar tegen het verkeer in wordt gereden. Op de Spinozaweg wordt incidenteel gehandhaafd op tegen de richting in rijden. Net als de kruising van de Cremerstraat bij de Thomas à Kempisweg, waarbij u pleit voor meer opstelruimte, zijn de fietspaden onderdeel van studie bij het project Maatregelen Utrecht West. Daarbij nemen we dit mee. **Vereenvoudiging kruisingen** U doet voor verschillende belangrijke kruisingen suggesties om deze te vereenvoudigen. Deze suggesties worden meegenomen in de studie naar de maatregelen Utrecht West.

	De scooter naar de weg. In West neemt het scootergebruik toe. Velen ergeren zich aan de uitstoot van de scooters. Doorgaans staan ze bij verkeerslichten de uitstoot in het gezicht van fietsers te verspreiden. De overlast blijft lang hangen; ruik je nog lang na. Bekend is dat een vrachtwagen minder vervuilend is dan een scooter. Waarom dan nog langer accepteren? Wijkraad West en bewonersgroepen roepen het College op om, in navolging van enkele andere steden, de scooter van de fietspaden te halen Fietspaden In sommige delen van West zijn niet de fietspaden niet meer toegerust op een groeiend aantal fietsers. Daarbij komt het fenomeen van tegen het verkeer in rijden. Beide punten gaan op voor de Spinozaweg. In een ontwerp voor de stadsboulevard moet hier meer ruimte komen voor fietsers. Een nieuwe trend is in tegengestelde richting rijden op de Spinozabrug. Heel gevaarlijk, maar dit gedrag lijkt niet te keren. De Cremerstraat gaat de komende jaren op de schop. Hier komt een fietsstraat komt. De wijkraad dringt er echter op aan op deze fietsstraat een groene karakter te geven. Direct omwonenden maken zich zorgen over het verdwijnen van het naast gelegen park. De aanvraag voor de vergunning 70 bomen te kappen (Eneco) ligt hier mede aan ten grondslag. Wij noemen in dit verband het unieke karakter van de bestaande soortenrijkdom aan vegetatie, waar wandelaars, joggers, en kinderen dankbaar gebruik van maken. Wat betreft de oversteeksituatie bij de Thomas a Kempis: zorg hier voor meer opstelruimte. Vereenvoudiging van enkele belangrijke kruisingen. Uitgangspunt van het Maatregelenpakket Utrecht West is het verminderen van het aantal uitvoeg-/opstelstroken bij kruisingen. Hierover adviseert de wijkraad het volgende	**Aansluiting NRU-A2** U dringt aan op een verkorting van de NOUW2. De vereenvoudiging van de aansluiting van de Nouw op de A2 is op genomen in de lijst met opgaven in het autonetwerk. Omdat de inschatting is dat dit een dure ingreep is die waarschijnlijk een beperkt effect heeft op de overige netwerk, is deze niet opgenomen is de prioriteitenlijst van uit de voeren maatregelen. **Westpleingebied** U doet een aantal suggesties voor de Kanaalstraat richting binnenstad en de Damstraat richting Jaarbeurs. Voor het Westplein wordt een schetsontwerp gemaakt in het kader van de structuurvisie 2de fase stationsgebied. Rond de zomer zal participatie plaatsvinden over het inspiratiedocument voor het Westplein. Daar komen alle genoemde wegen in voor. **Sturen op normen** U geeft aan dat het onduidelijk is op welke autoverkeersintensiteit wordt gestuurd. In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen wordt niet gestuurd op kwantitatieve maar op kwalitatieve normen zoals een goede inpassing van de weg, oversteekbaarheid, veiligheid en doorstroming. In het programma van eisen van het project Maatregelen Utrecht West zal meer duidelijkheid komen in de capaciteit die gewenst en nodig is.

	T kruising Spinozaweg – Laan van Nieuw Guinea. Richt deze zodanig in dat de inrit naar de Laan van Nieuw Guinea wordt afgewaardeerd tov de huidige situatie. 24 Oktoberplein. Wijkraad West adviseert op de Pijperlaan het aantal rijstroken te verminderen. Majellaknoop: Haal de twee opstelstroken in de richting Thomas à Kempisweg/Cartesiusweg uit het schetsontwerp (zie ook advies van 17 april jl.) en maak er één van; conform een echte stadsboulevard. De wijkraad heeft ook groot bezwaar tegen een route waarbij uitgaand verkeer van de Vleutenseweg met een hoek over de Thomas a Kempislaan naar de Gele Brug wordt geleid. Zo'n route verslechtert de omgevingskwaliteit in dit woongebied. Concreet: 1. een verslechtering van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers in de richting van de Cremerstraat. 2.een verdere isolering van Spinozaplantsoen. Juist met de komst van de zg. Bypass is die isolering jaren geleden al ingezet; draai dit terug. Kortom, volgens Wijkraad West is het beter om het uitgaand verkeer van de Vleutenseweg uitsluitend rechtdoor over de Majellaknoop rechtdoor naar de Gele Brug te laten gaan. Vereenvoudig de aansluiting met de A2.Het is onduidelijk waarom het uitgaande verkeer zich met een lus over het industrieterrein Lage Weide moet kronkelen om vervolgens aan te takken op de A2. De aanrijdroute naar de A2 kan korter door al aan de parallelweg een voorziening te treffen. Ook in ons advies van 17 april jl. drongen wij aan op verkorting van de NOUW2, maar tijdens de vergadering werd duidelijk dat er in dit streven nog geen voortgang was geboekt. Westpleingebied: Kanaalstraat richting binnenstad en de Damstraat richting Jaarbeurs. In dit schakelgebied is het soms overleven. Ter vergadering deed de wijkraad een	

	aantal oproepen. Deze werden goed ontvangen door alle aanwezigen: 1. Zorg, in de richting van binnenstad komende vanuit de Kanaalstraat, voor een minimale breedte van het fietspad, en haal vreemde kronkels eruit 2. Zorg tegelijkertijd voor een inrichting waarbij groen, lucht en ruimte maximaal tot hun recht kunnen gaan komen. 3.Zorg voor verruiming van de fietsopstelmogelijkheden komende vanuit de Damstraat naar de Jaarbeurs. Besproken is dat met het vervallen van de busbaan een enorme lap kan vrijkomen ten goede aan een veiliger oversteeksituatie. De reden dat deze niet wordt gerealiseerd ligt in het feit dat het hier om een zg. randje tussen de projecten gaat; er is dus geen budget (...). De wijkraad kreeg de toezegging van de wethouder om hier als regisseur op te treden en voor financiering te zorgen. Tot slot: verkeersmanagement Het is nog altijd onduidelijk op welke autoverkeersintensiteit wordt gestuurd. In het kader van het ALU (luchtkwaliteit) is steeds gesproken over het verminderen van de auto-intensiteit op de PHL en de Cartesiusweg tot 15.000 vervoersbewegingen per etmaal. Echter zien we paradoxale ontwikkelingen zoals de komst van de Sligro (of all places) met een verkeersaanzuigende werking. En ook zien we dat verkeersmodellen nu spreken van 1.600 vervoersbewegingen per spitsuur terwijl de praktijk leert dat er meer dan 1.750 vervoersbewegingen per uur in de avondspits zijn. Wijkraad West dankt het College voor uw aandacht. Wijkraad West heeft op verkeersgebied een behoorlijke ervaringsdeskundigheid opgebouwd en vertrouwt erop dat u deze goed ontvangt. We ontvangen van het College graag een constructief en inhoudelijk commentaar op dit advies.	

30	Tijdens de vergadering van de UI O-bestuurstafel Mobiliteit op 30 november j l . bespraken wij in het bijzijn van wethouder Van Hooijdonk de concept-**nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'.** Deze nota is van groot belang voor het mobiliteitsbeleid van de acht omliggende gemeenten van Utrecht. Daarom reageren wij, als samenwerkende wethouders mobiliteit van de acht omliggende gemeenten, op de eerste plaats gezamenlijk op de hoofdlijnen van het concept door middel van deze brief. Aanvullend zullen enkele gemeenten meer gedetailleerde reacties aan u sturen. Ambtelijk zullen in januari 2016 per windrichting werksessies plaatvinden tussen de gemeente Utrecht en omliggende gemeenten. Deze gaan over de raakvlakken van de nota met mobiliteitsbeleid van aangrenzende gemeenten en over de uitvoering van de diverse maatregelen uit de nota. Wij gaan ervan uit dat u de resultaten van deze gesprekken betrekt bij het opstellen van de uitvoeringsagenda bij de nota. **Algemeen** Allereerst complimenteren wij u met deze nota. De nota is inspirerend om te lezen; er wordt een krachtige visie uiteengezet die degelijk onderbouwd is aan de hand van onderzoeksgegevens. Het stuk is consequent geschreven met veel aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, en daaruit voortvloeiend leefbaarheid en vestigingsklimaat. Deze zaken hebben in mobiliteitsbeleid lang een ondergeschikte rol gehad, maar zijn voor de hele regio van essentieel belang. Ook wij proberen in onze gemeenten keuzes te maken om de balans tussen verkeer en leefbaarheid te verbeteren en het verheugt ons daarom te lezen dat bereikbaarheid als integraal onderdeel van Ruimtelijke Planning wordt gezien. **Bereikbaarheid vanuit de regio** Het grootste deel van de inwoners van de regiogemeenten reist dagelijks naar werk- en onderwijsplekken in de stad Utrecht. U hebt de ambitie om verplaatsingen van minder dan 1 5 kilometer zoveel mogelijk per fiets te laten afleggen. Dit vergt	**Bereikbaarheid vanuit de regio** U uit uw zorgen over de doorstroming van het openbaar vervoer. De gemeente Utrecht deelt het grote belang dat u hecht aan goed functionerend OV. Het is dan ook niet de bedoeling dat de kwaliteit van het OV, zoals de doorstroming, terugloopt. Per uitwerkingsproject zullen aan het begin van het project afspraken gemaakt worden met andere partijen over de beoogde kwaliteit van het openbaar vervoer. **Effecten van de systeemsprong** U vraagt hoe wij om denken te gaan met de eindpunten van de tram; twee aandachtspunten die in 2014 al zijn vastgelegd in onze gezamenlijke NOBRUZ-studie. Het onderzoek naar de tramlijn door de binnenstad zal onderdeel zijn van de Gebiedsstudie Utrecht Oost. In dat onderzoek zal ook aandacht zijn voor de keuze van eindpunten, in relatie tot het functioneren van het bussysteem. **Autoverkeer** U geeft aan dat u graag samen met ons werkt aan een gedetailleerde kwantitatieve doorrekening van de gevolgen van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen voor de doorstroming van auto's op belangrijke inleidende routes vanuit de regiogemeenten naar Utrecht. Ook wij werken graag samen met u verder aan de ontwikkeling een goed functionerend wegennet, dit is in ons aller belang. U roept ons op om in beeld te brengen op welke plekken de hoeveelheid autoverkeer groeit, zodat wij gezamenlijk kunnen bepalen of en waar extra flankerende maatregelen zijn. Berekeningen met de rekentool laten zien dat de verkeersdrukte op de RING rond Utrecht niet zal toenemen als gevolg van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Het is weliswaar zo dat de maatregelen erop gericht zijn om het doorgaande autoverkeer in de stad te stimuleren meer via de RING te rijden en pas dicht bij de bestemming de stad in te rijden. Maar doordat daarnaast fiets en OV (nog) aantrekkelijkere alternatieven worden voor het autogebruik in de stad,

	investeringen in optimale fietsinfrastructuur. Graag werken wij samen met u aan een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk, bijvoorbeeld in het gezamenlijk met u op te stellen regionale pakket mobiliteitsmaatregelen. Voorde bereikbaarheid van een aantal geconcentreerde plekken (Centrum/Stationsgebied en USP/Uithof) is OV kansrijk en belangrijk. Wij hebben zorgen over de doorstroming van het OV op de belangrijke OV-corridors tussen regiogemeenten en centrum. Niet altijd is op die corridors aparte bus- infrastructuur beschikbaar en in sommige corridors zullen wegen mogelijk worden afgewaardeerd. Wat zijn daar de gevolgen voor de doorstroming van het OV op die corridors? Verminderde doorstroming leidt tot een afname van de OV-kwaliteit en kan bovendien leiden tot een afname van de betaalbaarheid van het hele regionale OV-systeem, met sanering van buslijnen tot gevolg. Graag vernemen wij van u hoe u op deze corridors de kwaliteit van het OV wilt waarborgen. **Effecten van de systeemsprong** Een systeemsprong voor het OV tussen Utrecht CS en De Uithof, bijvoorbeeld door het aanleggen van een tramlijn door de binnenstad van Utrecht, is evident. Wij werken deze systeemsprong graag gezamenlijk met u uit in de brede Gebiedsverkenning en in de Regionale Uitwerking Toekomstbeeld OV. Onze twee voornaamste aandachtspunten daarbij zijn: Eindpunt West; kan een nieuwe tramlijn gebruikt worden om het OV naar het zuidwesten van de regio een kwaliteitsimpuls te geven? Eindpunt Oost en samenloop met de bussen op de Zeistcorridor; waar eindigt de tramlijn in het oosten en hoe ziet het OV-systeem er in de nieuwe situatie uit? Kunnen de buslijnen uit Zeist en de Heuvelrug nog doorrijden naar Utrecht CS of krijgen reizigers een gedwongen overstap in Zeist of op De Uithof? Deze twee aandachtspunten inclusief de onderliggende vragen en diverse ruimtelijke en ecologische afwegingen hebben we in 2014 al vastgelegd in onze gezamenlijke	vindt er ook een verschuiving binnen de modal shift plaats naar fiets en OV. Hierdoor zullen er geen grote verschuivingen optreden in de verkeersdrukte op de aangrenzende wegen van de U10-gemeenten, Rijkwaterstaat of de Provincie. In de uitwerking van projecten die de andere gemeenten in de Utrechtse regio raken, zullen wij deze gemeenten betrekken in het proces. Daarbij wordt ook de samenwerking gezocht met Rijkswaterstaat en de Provincie Utrecht.

	NOBRUZ-studie. Wij vernemen graag hoe u met deze aandachtspunten en afwegingen denkt om te gaan. **Vermindering of verplaatsing van autoverkeer?** Voor diverse in de regio verspreid liggende en minder geconcentreerde werkgelegenheidslocaties, alsmede voor een heel scala aan andere verplaatsingen blijft autobereikbaarheid van groot belang. Hoewel wij begrijpen dat de gemeente Utrecht probeert om die auto's zoveel mogelijk op de Ring Utrecht te laten rijden, is het van belang dat werknemers deze locaties zonder al te veel vertraging kunnen bereiken. Daarbij achten wij het van groot belang dat de drukte op de Ring Utrecht niet te veel toeneemt. Bij voorkeur werken wij in de regio eerst aan de modal shift ten gunste van fiets en OV, voordat vanuit woongebieden autoverkeer meer naar de Ring wordt gedrukt. De volgorde van de te nemen maatregelen is daarbij van grote invloed. In dat licht is het van belang om de gevolgen van uw plannen voor de doorstroming van auto's op belangrijke inleidende routes vanuit de regiogemeenten naar de stad (zoals bijvoorbeeld de Laagravenseweg in Nieuwegein, de Biltse Rading richting De Bilt en de Atoomweg richting Maarssen) gedetailleerd in beeld te brengen? De kwantitatieve doorrekening van de nota op dit punt ontbreekt nu nog en deze is voor gemeenten van groot belang om draagvlak te organiseren voor de uiteindelijke maatregelen. Wij gaan hier dan ook graag samen met u mee aan de slag. Tot slot de rol van de Ring Utrecht. Meer verkeer richting de Ring betekent meer overlast voor mensen die in de buurt van de Ring wonen. In veel gevallen worden voor deze bewoners de komende jaren uitgebreide compenserende maatregelen genomen om overlast te beperken (Planstudie Ring Utrecht). Echter op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), en met name het provinciale deel bij Maarssen, zitten deze maatregelen niet in de planning, terwijl ook daar het verkeer flink	

	toeneemt. Ook de problematiek rond de aansluiting N230-A2, zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid, blijft onderbelicht. Wij roepen u op om in beeld te brengen op welke specifieke plekken de hoeveelheid autoverkeer groeit, zodat wij gezamenlijk kunnen bepalen of er op die plekken extra flankerende maatregelen noodzakelijk zijn. Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet	

31	U spaart de kool (voetgangers en fietsers) en de geit (het gemotoriseerde verkeer). En dat is jammer. Want de geit eet de kool op.	In het mobiliteitsplan wordt de balans tussen voetgangers en de het gemotoriseerde verkeer weer grotendeels hersteld.

32	Hier is mijn inspraakreactie op de Nota Slimme Routes Slim Regelen: Algemeen: · In de nota staat niets over klimaat en niets over de uitstoot van CO2. Na Parijs zou iedere nota over mobiliteit een doorrekening moeten bevatten van de effecten van het beleid op de CO2-uitstoot. · Hetzelfde geldt voor de luchtkwaliteit. Als Utrecht een gezonde stad wil worden moeten bovendien de normen van de WHO worden nagestreefd. Fiets: · Ook door het centrum zijn doorfietsroutes nodig omdat het aantal fietsbewegingen daar zo groot zal blijven dat hoofdfietsroutes dit onvoldoende kan faciliteiten. Dat geldt voor de route vanuit Zeist: Biltstraat Wittevrouwenstraat, Voorstraat, en voor de route vanuit de Uithof: Burgemeester Reigerstraat, Nachtegaalstraat, Nobelstraat, Lange Jansstraat, Potterstraat, Lange Viestraat, Vredenburg. · De maaswijdte van het hoofdnet fiets moet geen 500 maar 400 meter zijn, dit conform de richtlijnen die daarvoor zijn. · Bij hoofdfietsroutes en doorfietsroutes graag de na te streven feitelijke reistijd per afgelegde km benoemen en deze reistijd hanteren als ontwerprichtlijn. Auto: · Taartmodel toepassen en daarom volledige autoknip Daalsetunnel. · Terugdringen aantal parkeerplaatsen in de buurt van OV-knooppunten. Deze locaties zijn immers ook zonder auto prima bereikbaar.	Algemeen: Klimaat en luchtkwaliteit onderdeel van de doelen “duurzaam en leefbaar” en “sociaal en gezond”, twee van de vijf hoofddoelen van ons beleid (zie de vijfhoek in paragraaf 1.3). Net als voor de andere doelen hebben we het effect van het mobiliteitsplan op lucht en klimaat niet berekend. Daarvoor zijn de voorgestelde maatregelen teveel op hoofdlijnen. Alle voorstellen die wij doen moeten leiden tot winst op de in deze vijfhoek opgenomen doelen. Fiets: Een doorfietsroute heeft niet meer capaciteit dan een hoofdfietsroute. Een doorfietsroute is ook een hoofdfietsroute, maar met speciale aandacht voor ongehinderde doorstroming. Doorfietsroutes lopen daarom vaak langs water en spoor, zodat er minder kruisingen zijn. Maar ook ontwijken ze de drukte. Om die reden zijn er geen doorfietsroutes in de binnenstad aangewezen, maar wel op de singels. Dit zegt echter niets over de drukte en dus capaciteit op de routes: wij verwachten dat de routes door de binnenstad nog altijd het drukste zullen zijn, ondanks dat het geen doorfietsroutes zijn. De landelijke aanbeveling voor de maaswijdte van een hoofdfietsnetwerk is 400 à 500 m. Deze hanteren wij ook in Utrecht. Voor de duidelijkheid zullen we “circa 500 m” vervangen door 400m Wij nemen in dit mobiliteitsplan geen reistijdnormen op voor de fiets (en ook niet voor andere vervoerwijzen). Voor de fiets is dit ook lastig, omdat mensen met verschillende snelheden fietsen. Wat wij wél nastreven is minder vertraging. De ambitie om doorfietsroutes zonder stops te hebben; minder vertraging bij verkeerslichten voor fietsers (de prioriteit van de fiets in de verkeerslichtenregeling wordt verhoogd; “2x groen” voor de fiets, experimenten met een groene golf), weghalen van verkeerslichten etc. Deze acties staan in het Actieplan Utrecht Fietst! We delen uw mening dat het aantal fietsbewegingen in het centrum groot zal blijven. Des te belangrijker is het om extra alternatieven toe te voegen. Wat we met de

		doorfietsroutes om het centrum beogen is dat de fietsers die niet bestemming centrum hebben, een comfortabeler alternatief hebben buiten het centrum om, om enerzijds de drukte in de binnenstad te beteugelen en anderzijds om de conflicten de snelle doorgaande fietsers en de fietsers die langzaam rijden of afstappen voor een winkel en overstekende voetgangers te verminderen. Voor de routes Wittevrouwenstraat, Voorstraat en Burgemeester Reigerstraat, Nachtegaalstraat geldt dat deze projecten zijn opgenomen in uitvoeringsplannen Utrecht Fietst! en Actieplan Voetganger. Doelen bij herinrichting zijn naast een verbetering voor fietsers ook een verbetering van het verblijfsklimaat. Doel van het netwerk is een goede aansluiting op regionale routes en logische en snelle verbindingen tussen wijken te realiseren. Dit gaat dus om de grotere stromen fietsers. Het voorgestelde hoofdfietsnetwerk is voortgebouwd op het eerdere hoofdfietsnet uit 'Verder op de fiets'. Bij de keuzes van de routes is gekeken naar logische routes. Uiteindelijk blijkt dat daarmee de maaswijdte op ongeveer 400 meter ligt. Dit betekent niet dat buiten het hoofdfietsnetwerk geen fietsmaatregelen worden aangelegd. Voor het eerste en laatste (ontsluitende) traject naar de bestemming moeten fietsers ook veilig kunnen fietsen, maar is geen onderdeel van de hoofdroutes. De rijsnelheid van fietsers wordt voor het grootste deel bepaald door de snelheid van de individuele fietser. Om de snelheid te verhogen zetten we in op aanleg van doorfietsroutes die minder verkeerlichten kennen en via routes lopen met minder autoverkeer. Daarnaast krijgt de fietser bij verkeerslichten vaak meer prioriteit ten opzichte van andere verkeersdeelnemers. Auto: Uitgangspunt in het coalitieakkoord én in het mobiliteitsplan is niet knippen, maar

		door knijpen het autoverkeer te verleiden om voor een andere route te kiezen. Uw wens parkeren bij OV-knooppunten terug te dringen komt tot uitdrukking in de Mobiliteitsplan Stallen en Parkeren. De parkeernormen in Utrecht variëren per gebied. Een gebied met een goede bereikbaarheid per OV en fiets krijgt een lagere parkeernorm. De Mobiliteitsplan Stallen en Parkeren is gekoppeld aan dit mobiliteitsplan.

33	Ik heb het plan globaal doorgelezen en vooral gekeken naar wat voor mij als fietser met een beperking van toepassing is. Graag maak ik een opmerking over het parkeren van fietsen. Door een spierziekte loop ik slecht, ik merk dat steeds meer gewerkt wordt naar fietsen in fietsenstallingen. Dat snap ik, want Utrecht wordt overmeesterd en overspoeld door haar fietsen. Toch is een fiets voor mij niet alleen om van a naar b te komen, ik gebruik hem ook als rollator, (ik kan toch moeilijk m'n rollator op de fiets meenemen) en ik stop m'n boodschappen in de fietstas etc. Ik wil m'n fiets voor de winkel kunnen zetten - als iemand met een beperking - als ik een boodschap ga doen en niet dat ik m'n fiets in een fietsenstalling moet zetten en een paar 100 meter moet lopen om bij een winkel te komen, dat lukt mij niet meer. Eigenlijk wil ik er voor pleiten, dat er voor mensen met een beperking, een soort van fietsvergunning of -ontheffing, of hoe je het wilt noemen, komt, zodat winkels voor mij nog wel bereikbaar en toegankelijk zijn. Dus een sticker of speciaal plaatje op je fiets, dat je je fiets overal mag neerzetten. Ik vind het nog geeneens een probleem om daar leges voor te betalen. Ik vind hier niets over in uw verkeer en vervoersplan. U heeft daar vast niet bij stilgestaan of over nagedacht. Inwoners van Utrecht met een beperking willen ook participeren in het sociale leven in Utrecht, toegankelijkheid is daarbij essentieel. Dus ook overal je fiets neer kunnen zetten en niet in te verre fietsenstallingen. Ik zal een cc van deze reactie naar het Solgu sturen en ook naar Agenda 22 van de gemeente Utrecht. Uw reactie zie ik met belangstelling tegemoet.	In het Actieplan Utrecht Fietst! Is als maatregel opgenomen P21: Duidelijker organiseren van scooter en fietsparkeren voor minder validen. Op welke manier dit tot uiting komt, met aparte voorzieningen, ontheffing of samenwerking met ondernemers, is nog niet duidelijk.

34	MW Van Hooijdonk is van plan de 4-baanswegen te veranderen in stadsboulevards. 'Er zal geen oponthoud komen', daar heb ik grote twijfels bij. Onlangs werd riolering aangepast bij de Kardinaal de Jongweg, toen was er grote oponthoud. Ik geloof dat er wel oponthoud komt wanneer we teruggaan naar 2-baans. Dan komen mensen vast te staan op de wegen die het verkeer de stad in brengen zoals de Cartesiusweg, Marnixlaan en ook o.a. De Waterlinieweg. Dit moeten wegen zijn die het verkeer (en klanten) de stad inbrengen. Er moet ook nog gewerkt worden in de stad ! Ik denk absoluut niet dat er minder verkeer komt als het 1 baanswegen worden. Je gaat niet voor je plezier 's morgens vroeg op de Waterlinieweg staan in de file die er nu al iedere morgen staat. Deze mensen moeten naar hun werkplek toe ! Ik ben ondernemer en vind dit vreselijk voor de economie. Ondernemers komen in het gedrang. Dat is ook niet goed voor de stad. Ik ben bang dat de hulpdiensten, in de spits, hun plek van bestemming niet goed kunnen bereiken.	Op iedere plek is de opgave anders. Niet overal kan zomaar de weg versmald worden. Bij de Kardinaal te Jongweg is dat bijvoorbeeld pas het geval als de NRU aangepakt is. Op ieder plek is de opgave anders en er moet dan ook projectmatig onderzocht worden wat de mogelijkheden per locaties zijn. Is dit mobiliteitsplan is niet opgenomen dat alle wegen naar 2 rijstroken moeten maar is een goede ruimtelijke inpassing en efficiënt gebruik van de ruimte van de auto van belang . Door het aanbieden van goede alternatieve vervoerswijzen en alternatieven voor automobilisten zoals op de NRU is de verwachting dat het autoverkeer op een aantal plekken in de stad daadwerkelijk af zal nemen.

35	Voor een betere mobiliteit in de stad Utrecht, steun ik het werk van o.a. Milieudefensie: • Voorrang aan voetgangers, fietsers en OV-reizigers in een autoluwe stad. • Meer lange doorgaande fietsroutes als alternatief voor autogebruik. • Beter gebruik van alle OV-stations als versterking van het netwerk van fiets en OV en om Utrecht CS te ontlasten. • Maak een einde aan scooter- en brommeroverlast (omdat ze snel gaan, menen de berijders ervan vaak voorrang te hebben/te mogen nemen!! Voor mij als fietser een dagelijkse ergernis). Stuur scooters naar de rijbaan, onderzoek de mogelijkheden voor een milieuzone voor scooters/brommers. • Stimuleer de overstap van auto, brommer en scooter naar elektrische varianten. • Ontmoedig mobiliteit op benzine en diesel; stimuleer elektrische bussen, taxi's en vrachtvervoer op basis van groene stroom.	Dank voor uw positieve reactie op de netwerken voor voetganger, fiets en OV. Zoals u terecht aangeeft ervaren fietsers, voetgangers en bewoners de brom- en snorfietsen als een belangrijke bron van overlast. Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de "Utrechtse mix" van stimuleren én handhaven ('wortel en stok'). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een 'full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid.. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters.

36	Hierbij wil ik reageren op uw nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Ik lees deze nota met gemengde gevoelens. Het bevat goede voorstellen voor verbetering maar ik vind het toch vooral een nota van gemiste kansen. En dat vind ik erg! Ik vind het onbegrijpelijk dat een college met Groen Links geen echt groener vervoersbeleid voorstelt. U streeft naar een autoluwere stad en meer lange fietsroutes en wil voorrang voor fietsers en voetgangers en openbaar vervoer faciliteren, meer wegen met maximum snelheid van 30 km p.u. Daarover ben ik positief. Maar verder vind ik dit helaas toch vooral een nota van gemiste kansen, en naar mijn idee een nota van een misplaatste voorzichtige bescheidenheid, gespeend van ambitie. De stad, een veel groter gedeelte dan u voorstelt, kan veel autoluwer. U kunt bijv. parkeerbeleid daar ook voor inzetten. Stimuleer veel intensiever het gebruik van de fiets, fietsgedrag van bewoners en van mensen die de stad binnenkomen. Laat de basis zijn dat de auto de stad niet inkomt (P&R), tenzij in plaats van andersom. En faciliteer daarom met OV en fiets dat mensen hun reis vanaf de rand van de stad naar hun bestemming in de stad kunnen voortzetten. Gebruik tolpoorten of andere middelen voor hen die toch met de auto de stad in willen. Beëindig het eindeloos, het wordt steeds meer, met vervuilende auto's het thuis laten bezorgen van pakketjes, vele malen per dag in bijna elke straat zonder enige compensatie voor toegebrachte klimaatschade! Alles aan de rand van de stad overhevelen in bakfietsen. Beëindig brommeroverlast op fietspaden en maak ook voor hen en voor scooters milieuzone. Als er nog auto's en vrachtvervoer mochten rijden dan op elektra. Faciliteer dat ook	Dank voor uw steun op de genoemde punten. Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de "Utrechtse mix" van stimuleren én handhaven ('wortel en stok'). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een 'full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters. Via de Mobiliteitsplan Stallen en Parkeren (die volledig aansluit bij dit mobiliteitsplan) voeren wij parkeerbeleid, met parkeernormen die variëren per gebied. Ook het stimuleren van P+R is onderdeel van dit mobiliteitsplan. En met het Actieplan Goederenvervoer werken wij aan slimmere logistiek ook voor levering van internetbestellingen als specifiek onderdeel. Met dit mobiliteitsplan stimuleren we verder fietsen, lopen, OV en slimme logistiek, onder meer door een andere weginrichting en slim regelen van het verkeer. De mate waarin we dit doen hangt af, van het gedeelte in de stad. In de A-zone is de inzet om minder autoverkeer te laten rijden en meer ruimte te geven aan voetganger en fiets. Dit doen we echter wel op een manier waarbij mensen zelf het vervoermiddel kunnen blijven kiezen (niet knippen maar knijpen).

	met stroom uit elektrapalen op zonne-energie. Ik zie dat u vooral verkeersbewegingen monitort, daar heb ik niks op tegen, maar ik mis het monitoren van fijnstof en CO2 uitstoot en andere klimaat en milieu relevante uitkomsten. Deze burger wil outcome monitoring, Utrecht is nog (lang) geen schone stad. Een chirurg die de longen van een plots te opereren kind - betrokken bij een auto ongeluk - zag, wist niet wat ie zag, zo helder als haar longen waren. Het kind kwam niet uit Utrecht, maar een schoner gedeelte uit Nederland. Ik verwacht van het college van mijn stad echt groenere en meer eigentijdse ambities. Ik vind het erg te moeten schrijven maar die lees ik nauwelijks. Ik hoop dat u uw beleid echt wilt vergroenen.	Monitoring van de luchtkwaliteit vindt tot op heden plaats via de jaarlijkse Monitoringsronde en Monitoringstool, op basis waarvan eveneens jaarlijks een gemeentelijke luchtrapportage wordt opgesteld. Het centrum van de stad wordt na 2023 over het spoor uitgebreid naar het Jaarbeursgebied. Dit nieuwe gebied wordt autoluw ingericht. In de plannen krijgt het Westplein minder asfalt en de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur. Ook de uitlopers van de binnenstad (Ledig Erf, Vondellaan, Nachtegaalstraat, Biltstraat-west, Amsterdamsestraatweg-zuid) willen we op termijn herinrichten t.b.v. een veilige en aantrekkelijke verblijfsruimte. Belangrijke economische centra blijven ook met de auto bereikbaar, maar met aangepaste snelheid. Het is wettelijk niet mogelijk autogebruik aan de rand van de stad te beprijzen (tolheffing). Meer bewegen (gezondheid) wordt gestimuleerd door de kwaliteit van fietsvoorzieningen en voetgangersvoorzieningen te verbeteren. Ook OV-gebruik blijft Utrecht stimuleren. Stedelijke distributie willen we optimaliseren door meer inzet van schonere voertuigen (bakfietsen, maar ook elektrische bestelauto's) en door meer uitgiftepunten bij buurtcentra te plaatsen, waar bewoners en bezoekers hun pakketjes kunnen ophalen. De stroom voertuigen de wijk in zal hierdoor verminderen.

37	Als [inspreker] zijn we verheugd met het nieuwe verkeers en vervoersplan van de gemeente Utrecht. We juichen heel veel punten uit het plan toe, zoals de 30km/u snelheidslimieten voor autoverkeer en het ruim baan geven voor fiets en voetganger. We vinden het ook zeer positief dat de gemeente pleit voor het verplaatsen van bromfietsen en scooters van het fietspad naar de rijbaan. Zeker als de snelheden 30km/h op de meeste plekken zullen zijn zal dit op het gebied van verkeersveiligheid ook een stap vooruit zijn. Wat ons betreft kan er een verbod komen voor de meest vervuilende bromfietsen en scooters, zoals de twee tact varianten. We zijn blij dat er een subsidieregeling is voor het aanschaffen van elektrische scooters. Als verbetermogelijkheid zien we dat ondernemers ook de mogelijkheid kunnen hebben om deze subsidie te gebruiken om hun conventionele scooter in te ruilen voor elektrische (bak)fiets of een speed pedelec. We begrijpen dat de snelle elektrische fietsen (boven 25 km/h) ook op termijn op de rijbanen zullen moeten, maar we pleiten er wel voor om op sommige doorfietsroutes te kijken naar mogelijkheden om aparte rijbanen voor dit soort verkeer te hebben. Het is nu sneller om met de fiets van oost naar west door de stad te gaan dan met de auto. Als dit soort fietsen overal op de rijbaan moeten loont het niet om hier gebruik van te maken. We pleiten daarom voor meerdere fietsrijbanen op doorfietsroutes zodat snel en langzaam verkeer gescheiden is en kinderen en ouderen nog steeds op de fiets durven te gaan. Het stimuleren van autodelen via parkeervergunningen en financiële prikkels is positief. Naar onze mening moet er nog een project aan gekoppeld zijn gericht op gedragsverandering van onderop. De gemeente kan ook zelf het goede voorbeeld geven door bij aanschaf van nieuwe vervoersmiddelen de voorkeur te geven aan elektrische auto's. Deze auto's worden in de weekenden zoveel mogelijk gedeeld met wijkbewoners daar waar mogelijk.	Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de "Utrechtse mix" van stimuleren én handhaven ('wortel en stok'). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een 'full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters.E-bike. Zoals u aangeeft herkennen wij ook het dilemma van steeds breder wordende fietsen. Wat ons betreft is het een vraag of de snelheidsverschillen in stedelijk gebied dermate groot worden dat hier aparte maatregelen nodig zijn. We houden hiervoor landelijke onderzoeken en ontwikkelingen in de gaten zoals bijvoorbeeld de methodiek Robuuste Netwerken van ANWB. Tenslotte is het aanschafbeleid van de gemeente erop gericht om bij vervanging van voertuigen over te gaan op elektrisch, tenzij er goede argumenten zijn hiervan af te wijken, zoals bijvoorbeeld het gebrek aan elektrische vuilnisauto's. Het delen van gemeentevoertuigen met wijkbewoners vinden we een sympathiek idee. Echter, er zitten ook nadelen aan. Zo bestaat een risico op misbruik van auto's met een logo van de gemeente.

38	Sociaal en gezond - valt verkeersveiligheid hier onder? Als algemene opmerking kan vanuit de VVN worden genoteerd dat er maar zeer beperkt aandacht is voor de verkeersveiligheid bij de uitvoering van dit plan. Het zou mooi zijn om de paragraaf verkeersveiligheid uit de voorjaarsnota 2015 in dit plan op te nemen. Tevens zou het mooi zijn om dit plan aan te grijpen om zowel de aanpassingen van fysieke infrastructuur als nog nieuw aan te leggen infrastructuur verplicht in 3D te ontwerpen. Utrecht als eerste stad die hier volledig op in zet. Als innovatieve stad van kennis, zonder dat het meer geld kost (het zal eerder hoge bedragen in de uitvoering besparen). Het zwaartepunt van dit rapport ligt op de kwantiteit van vervoersstromen. Een ander deel gaat over de vooral politieke keuze tussen vervoersmiddelen. VVN staat voor de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en zal zich niet bemoeien met deze keuzes. In dit rapport worden diverse kaarten gepresenteerd. Per vervoersmiddel. Waar VVN vooral in is geïnteresseerd, zijn de kruisingen van deze verkeersstromen en de uitvoering van deze kruisingen. Hierbij is het vooral van belang dat deze kruisingen logisch zijn en verkeersregels en de soms noodzakelijke installaties geaccepteerd worden. Daarmee groeit de acceptatie van de regels of installaties. Op deze kruisingen komt verkeer met soms groot snelheidsverschil bij elkaar. Dat zijn de verkeersonveilige situaties. Paragraaf 4.3 - mobiliteitsgedrag beïnvloeden is eigenlijk de paragraaf die het meest interessant is voor VVN Utrecht. Het invoeren van 30 km/h alleen heeft weinig zin. Ook daarbij is het van groot belang dat een dergelijke maatregel logisch is en geaccepteerd wordt. Eerst dan past de verkeersdeelnemer zijn/haar gedrag aan. Dat zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat bussen ook 30 km/h moeten gaan rijden om de veiligheid in de drukke stad te verbeteren.	Verkeersveilig is integraal onderdeel van het verkeersbeleid. Uitvoering komt tot stand in 'algemene' projecten als herinrichting van wegen en gebieden maar ook het specifieke verkeersveiligheidsprogramma dat zich richt op actuele veiligheidsknelpunten. Hierbij hebben we inmiddels de eerste ervaringen opgedaan met het ontwerpen in 3D, waarvoor VVN initiatief heeft genomen. Dank ook daarvoor, dit willen we de komende tijd verder uitwerken voor toepassingen in het ontwerpproces. Inmiddels ook afspraken gemaakt over de inbreng van VVN in het definiëren van verkeersonveilige locaties, de zgn. top 3 o.b.v. het meldpunt van VVN. 30 km/uur is een middel om de snelheidsverschillen te verminderen op wegen met intensiteiten die daarbij passen en sluit daarbij aan bij uw suggestie. Mee eens dat de invoering van 30 logisch moet zijn om daarmee ook acceptabel te zijn. Op andere plaatsen vindt vanwege volume en snelheidsverschillen juist scheiding van verkeerssoorten plaats.

	Als de snelheid van 30 km/h niet wordt geaccepteerd door de verkeersdeelnemer, en onderzoeken in 30 km/h zones tonen dat ook aan, dan rest niets dan een strenge handhaving. Afgelopen weekend heeft VVN-Utrecht op de stadhuisbrug in Utrecht meer dan 500 mini-gesprekken gehouden met fietsers en die vertelden bijna unaniem dat er nauwelijks wordt gehandhaafd en dat men mede daarom zonder licht en/of door rood fietst. Advies: 1. Integreer verkeersveiligheidsplan 2. Breng kruisingen vervoersmiddelen in beeld 3. Analyseer en ontwerp in 3D 4. Maak verkeersinrichtingen, -regels en -installaties logisch en acceptabel (en beloon goed gedrag) 5. Focus niet op 30 km/h, maar op snelheidsverschillen	

39	Betrouwbaarheid is één van de belangrijkste kwaliteitsaspecten van openbaar vervoer. Reizigers moeten er op kunnen rekenen, dat hun bus of tram op tijd komt en zij hun aansluiting halen. [Inspreker] ervaart in toenemende mate dat wij door externe factoren de gewenste betrouwbaarheid niet meer kunnen leveren. Dit heeft allerlei oorzaken. Een kleine bloemlezing: » Een voorval of reguliere filevorming op één van de vele autosnelwegen rond Utrecht leidt veelvuldig tot het dichtslibben van het onderliggend wegennet. Bussen maken gebruik van dit wegennet en lopen vertraging op, ritten vallen uit. Een veel voorkomende situatie is bijvoorbeeld de sluiting van de A2-tunnel in Leidsche Rijn, die tot lange files leidt op de A2 en in de stad. » Er vinden steeds meer evenementen plaats die hinder opleveren voor het openbaar vervoer, soms enkele uren, maar soms ook dagenlang. Voorbeelden zijn de beurzen in de Jaarbeurs, Tour de France, Singelloop, maar ook heel veel kleinere. Daarvoor moeten vanwege wegafsluitingen veelal omleidingen worden ingesteld via een route, die door het evenement ook al meer verkeer te verwerken krijgt wat weer tot extra vertraging leidt. Vaak kunnen ook haltes niet worden aangedaan met alle gevolgen van dien voor de reiziger. Het aantal evenementen neemt nog steeds toe. Bij de aanvraag wordt het belang van openbaar vervoer niet of nauwelijks meegewogen en de geleden schade is meestal niet te verhalen. » Op heel veel plekken wordt op en rond de weg gewerkt. Die werkzaamheden zijn vaak onvermijdelijk en in overleg met projectleiders wordt vooraf geprobeerd de hinder zo veel mogelijk te beperken. Recente voorbeelden zijn de werkzaamheden rond het Ledig Erf en de Lunettenbaan. Desondanks moeten omleidingen worden ingesteld en wordt door verkeersdrukte vertraging opgelopen. » Tenslotte zijn er de vele dagelijkse zaken, zoals oponthoud bij verkeerslichten, stremmingen door laden en lossen etc. Het gevolg van al deze voorvallen is vervallen haltes, vertraging (van enkele tot soms tientallen minuten), rituitval. Zo vielen in de	U geeft in uw reactie aan dat betrouwbaarheid één van de belangrijkste kwaliteitsaspecten is van openbaar vervoer. Reizigers moeten er op kunnen rekenen, dat hun bus of tram op tijd komt en zij hun aansluiting halen. U ervaart in toenemende mate dat U-OV door externe factoren de gewenste betrouwbaarheid niet meer kan leveren. Voorbeelden hiervan zijn filevorming en gevolgen op het onderliggend wegennet, evenementen, wegwerkzaamheden, verkeerslichten, laden en lossen. Om die reden worden de rijtijden verlengd om de vertragingen op te kunnen vangen. Door de verlenging van de rijtijden moet voor het rijden van hetzelfde aantal ritten meer personeel en materieel worden ingezet. Uw zorg is dat met het beleid van de gemeente om meer ruimte voor fiets en voetganger te bieden, de ruimte voor het openbaar vervoer wordt beperkt. Het gaat dan om het opheffen van busbanen of-stroken, het versmallen van wegen en het verminderen van prioriteit bij verkeerslichten. De gemeente Utrecht hecht groot belang aan het openbaar vervoer in de stad. We merken dat dit onvoldoende helder is gebleken uit de nota SRSRSB. We zullen dit daarom nadrukkelijker in de nota benoemen. Ook herkennen we de dilemma's die u schetst. Het is niet de bedoeling dat de kwaliteit van het openbaar vervoer achteruitgaat (o.a. doorstroming en exploitatie). Dat vraagt om een goede samenwerking. Graag werken we samen met u en uw opdrachtgever, Provincie Utrecht, aan verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Dat vraagt onder andere om meer inzicht in kansen en bedreigingen voor het OV. Zo willen we per uitvoeringsproject met een relatie tot OV aan het begin van het project afspraken maken over de beoogde kwaliteit van het OV. Op die manier kunnen we de juiste randvoorwaarden meegeven binnen projecten, en tevens kansen

	maand november 2015 om deze redenen bijna 700 ritten uit. We zijn bezorgd over deze ontwikkeling. In de eerste plaats door de vele negatieve reacties, die wij van reizigers ontvangen. Van de ongeveer 300 reacties, die wij maandelijks ontvangen gaat bijna de helft over dit onderwerp. Een voorbeeld van zo'n reactie: "In toenemende mate is het voor ons als vaste reiziger ergerlijk dat deze buslijn extra veel last heeft van externe factoren. Vanaf oktober de gevolgen van de herinrichting kruising Gemeentehuis Odijk met verkeerslichten. Probleem niet opgelost, de verstopping is nu duidelijk merkbaar bij de op en afrit A12. En gisteren nog extra +21 min. want invoegend verkeer op Kosterijland (auto's vanaf rechts Vrumona en links Bovag) houden alles op. Dit zal voor u uiteraard ook erg frustrerend, maar voor ons die thuis ook afspraken (kunnen) hebben is dat zeer vervelend om uiteindelijk +3Ì min te doen over een busreis van 40 min. Laat staan dat reizigers voor de terugweg ook extra lang moeten wachten op hun vervoer" Als reizigers het openbaar vervoer de rug toekeren neemt het draagvlak voor het systeem af en dalen de reizigersopbrengsten. Tegelijkertijd moeten de rijtijden worden verlengd om de vertragingen nog enigszins te kunnen opvangen. Door de verlenging van de rijtijden moet voor het rijden van hetzelfde aantal ritten meer personeel en materieel worden ingezet, waardoor de exploitatiekosten stijgen. Dit gebeurt in een omgeving waarin niet meer geld beschikbaar is met als gevolg dat een uitbreiding op de ene plek moet worden gecompenseerd door inkrimping elders. Daarmee wordt een negatieve spiraal ingezet naar steeds minder openbaar vervoer. En zoals in de reactie van bovenstaande reiziger terecht wordt opgemerkt is deze ontwikkeling zeer frustrerend voor de vervoerder, op de eerste plaats voor de chauffeur. Door deze ontwikkeling neemt de werkdruk voor chauffeurs steeds verder toe. Zij/hij kan het werk niet naar behoren uitvoeren en wordt daar als eerste door	benutten wanneer er mogelijkheden zijn om verbeteringen voor het OV door te voeren. Ook werken we graag samen om tot meer inzicht in doorstromingsknelpunten te komen, zodat we kunnen onderzoeken of daar passende maatregelen voor te nemen zijn. U vraagt de gemeente te werken aan het beperken van omleidingen en het verbeteren van de afstemming daarvan. Graag bespreken we met u wat er in de huidige processen niet goed gaat, en welke oplossingen u daarvoor ziet. Tot slot, geeft u aan dat de nota op een aantal punten een vertekend beeld schetst van busverkeer. Zo zijn de maatschappelijke kosten per reizigerskilometer voor de bus in de regio Utrecht vergelijkbaar met de tram. Dank voor deze nuttige inbreng, dit passen we aan. Ook geeft u aan dat de verhouding van het aantal bussen tot een tram een vertekenend beeld geeft. Deze verhouding is tot stand gekomen in overleg met de Provincie Utrecht, en passen we om die reden niet aan.

	de reizigers op aangesproken. De toenemende werkdruk leidt op den duur tot een hoger ziekteverzuim. Daardoor nemen de kosten nog eens extra toe, omdat voor het rijden van hetzelfde aantal ritten meer chauffeurs nodig zijn. De geschetste ontwikkeling duidt er naar onze mening op dat er in veel gevallen onvoldoende ruimte is om het verkeer af te wikkelen. Het openbaar vervoer ondervindt daar steeds meer ernstige hinder van. Daarbovenop wordt de ruimte, zowel fysiek als in tijd, steeds meer beperkt. Voorbeelden daarvan zijn: » Het opheffen van busbanen of-stroken, zoals daarvoor plannen zijn voor de 't Goylaan en de van Hoornekade. Verder wordt op trajecten het medegebruik door bijv. vrachtverkeer, taxi's toegestaan (naast het vele misbruik door het ontbreken van handhaving), wat leidt tot belemmering van de doorstroming. « Het versmallen van wegen (aantal rijstroken, breedte van stroken) ten gunste van voetgangers en/of fietsers. Zo wordt na herinrichting van de Adriaen van Ostadelaan de rijbaan bij de kruising met de Jan van Scorelstraat zodanig versmald dat bussen elkaar niet kunnen passeren. In de toelichting op het plan wordt gesteld dat "bussen dan maar even op elkaar moeten wachten" zonder de consequenties daarvan te noemen. Een ander voorbeeld is het laten vervallen van het linksafvak in de Sint Jacobsstraat naar de parkeergarage van de Bijenkorf. Wachtende auto's blokkeren nu het doorgaande busverkeer. Bovendien worden drempels, rotondes e.d. aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te remmen, maar de hinder voor bussen is meestal veel groter. « Het verminderen van prioriteit bij verkeerslichten. Een recent voorbeeld daarvan is de Kaatstraat in het kader van de "knijp" Monicabrug, waardoor de rijtijd op lijn 1 richting Utrecht Centraal fors is toegenomen. In de dienstregeling vanaf 14 december 2015 hebben we daardoor extra rijtijd moeten opnemen. Een ander voorbeeld is het opnemen van twee keer groen voor de fietsers op het Ledig Erf. Dit	

	fietsverkeer kruist de drukste buslijn van Nederland, lijn 12 en ook lijn 41. Door de aangepaste regeling kregen de bussen minder prioriteit en nam de rijtijd in beide richtingen toe. Hierdoor konden met name op lijn 12 minder ritten gereden worden en was er onvoldoende capaciteit om de reizigers te vervoeren. Het ging om een proef, maar wel in de drukste periode van het jaar vanaf september als op deze lijnen de meeste reizigers worden vervoerd en dus de meeste reizigers hinder ondervinden. Overigens zou de proef lopen tot 12 november 2015, maar het blijkt dat de verkeerslichtenregeling op het moment van schrijven nog altijd niet is teruggezet naar de oorspronkelijke versie. Uit een analyse over het najaar van 2015 blijken de rijtijden opnieuw te zijn toegenomen. Het blijkt nagenoeg onmogelijk om volgens de gepubliceerde dienstregeling te rijden. We moeten daarom met ingang van 30 januari 2016 opnieuw op een aantal lijnen de dienstregeling aanpassen. Om een indruk te geven van de daarmee gemoeide kosten: op een stadslijn, zoals bijv. lijn 1 waarvan de route door de Kaatstraat loopt, worden jaarlijks zo'n 55.000 ritten gereden. Als de rijtijd per rit met 1 minuut verlengd moet worden, neemt het aantal dienstregelinguren toe met ruim 900 per jaar. De kosten daarvan bedragen voor de Provincie Utrecht ruim C 90.000,-, kosten die elk jaar terugkomen en waar geen extra opbrengsten tegenover staan. Juist in deze periode presenteert de gemeente Utrecht het Concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2015-2025 "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen". We zijn pas in een laat stadium bij de planvorming betrokken en hebben het plan daarom met des te meer belangstelling gelezen, met name waar het gaat over het regionaal en stedelijk openbaar vervoer in onze concessie. Helaas moeten wij constateren, dat het onze bezorgdheid alleen maar vergroot.	

	Op blz. 6 wordt aangegeven dat het verkeersnetwerk steeds meer begint te knellen. Wij kunnen dat beamen. Jammer genoeg wordt alleen opgemerkt dat dat leidt tot onbetrouwbare reistijden voor de auto, maar ook openbaar vervoerreizigers hebben daar in toenemende mate mee te maken. Over het openbaar vervoer wordt alleen de drukte aan bussen in de Potterstraat opgemerkt. Ook op andere plekken in het plan wordt een negatief beeld geschetst van het bussysteem. Wij willen wat dat betreft een aantal zaken in het GVVP rechtzetten: » Het diagram op pagina 9 laat zien dat de maatschappelijke kosten per reizigerskilometer van de vervoerwijze bus het hoogst zijn. Dit is vooral een gevolg van de subsidies die hiervoor verleend worden. Waarschijnlijk zijn dit landelijke gegevens. Volgens het diagram bedraagt de subsidie per 1.000 reizigerskilometers ongeveer € 650,-. In de regio Utrecht is dit beeld heel anders. Daar bedraagt de subsidie ongeveer C 175,- per 1.000 reizigerskilometers. Daarmee komen de maatschappelijke kosten op een niveau, dat vergelijkbaar is met de tram. » Op pagina 35 wordt gesteld dat voor dezelfde hoeveelheid reizigers bij inzet van een tram in plaats van een bus één vijfde van het aantal voertuigen nodig is. De berekening daarvan is niet bijgevoegd, maar volgens onze berekening gaat het bij standaardbussen om een verhouding van 1:3,5, ruim 210 plaatsen in een enkel tramstel tegenover 60 plaatsen in een standaardbus. Er zijn ook natuurlijk ook nog grotere bussen, nl. geleed en dubbelgeleed. Die worden niet genoemd. Daarmee zou de verhouding zelfs teruglopen tot resp. 1:2,25 en 1:1,5. Daarmee is een tram niet per definitie efficiënter dan een bus. In het plan wordt een belangrijke rol toegedicht aan het (Randstad-)spoor. Het lijkt er soms op dat men vergeet dat reizigers nog niet op de plaats van bestemming zijn als ze het treinstation verlaten. Het is zeker zo belangrijk dat er in voldoende mate betrouwbaar voor- en natransport kan worden geboden met het regionaal en stedelijk openbaar vervoer. Op dit moment wordt in de regio Utrecht 8596 van de	

	ov-reizigers vervoerd per bus. Als vanaf medio 2018 de Uithoflijn in gebruik wordt genomen zal dat nog altijd 750Zo zijn. Het plan zet in op een systeemsprong. In de eerste plaats worden genoemd de doorkoppeling van SUNIJ- en Uithoflijn en het versterken van HOVbuscorridors. Het gaat in de meeste gevallen om ingrijpende projecten, die nog de nodige voorbereiding vragen. Het zal op zijn minst enkele jaren duren voordat daadwerkelijk op die punten een kwaliteitssprong kan worden gemaakt. Dat geldt in nog sterkere mate voor de binnenstadstram. Daarover wordt gezegd dat het één van de te onderzoeken opties is. Gezien de status van dat project mag worden aangenomen dat dat niet voor 2025 zal zijn gerealiseerd. De HOV-buscorridors (op kaart op blz. 32 de verbindende OV-assen) lopen in veel gevallen over wegen waar ook maatregelen zijn voorzien om meer ruimte te creëren voor voetganger en/of fietser. In andere gevallen kruisen ze wegen waar plannen zijn voor dergelijke maatregelen. Wij verwachten dat dit een negatief effect heeft op de doorstroming en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer en zijn benieuwd hoe de gemeente omgaat met dit dilemma. De hoop dat het geen of zelfs een positief effect heeft (zoals in de simulatie voor de 't Goylaan), omdat onnodig autoverkeer naar buiten wordt gedreven, is naar onze mening ijdel gezien de problemen die er nu al zijn op het stelsel van autosnelwegen rond Utrecht. Bovendien worden de komende jaren nog ingrijpende werkzaamheden uitgevoerd op deze snelwegen. Behalve van de corridors maken de bussen op grote delen van het netwerk gebruik van de openbare weg. Zij dienen zich te gedragen als het autoverkeer. Bussen zullen daarom net zoveel hinder ondervinden van beperkingen die aan het autoverkeer worden opgelegd. We mogen ons de laatste jaren verheugen in een toenemend gebruik van het openbaar vervoer en door verdere verstedelijking zal dit gebruik in de toekomst alleen nog maar toenemen. Daarvoor is een goed functionerend openbaar vervoersysteem noodzakelijk. We moeten concluderen dat het GVVP 2015 -2025 vooral gericht is op verbeteringen voor de voetganger en de fietser. Het belang van	

	openbaar vervoer en de verslechteringen, die het helaas zal ondervinden als gevolg van de maatregelen ten gunste van voetganger en fietser, zijn naar onze mening onderbelicht. Ook als er systeem- en kwaliteitssprongen gemaakt kunnen worden zal het bussysteem altijd een belangrijk onderdeel blijven van het openbaar vervoernetwerk. Wij dringen er daarom op aan het plan op het aspect openbaar vervoer te heroverwegen. Verder vragen wij geen maatregelen te nemen, die het openbaar verder verslechteren en te werken aan verbetering van de positie van het openbaar vervoer door: » Het vaststellen van minimumeisen voor het bus-systeem in nieuwe situaties » Het meenemen van verbeteringen bij de uitvoering van wegwerkzaamheden « Het opzettenen realiseren van doorstromingsprojecten » Het verbeteren werking en prioriteit VRI Het beperken van omleidingen en het verbeteren van de afstemming daarvan We zijn uiteraard graag bereid onze reactie nader toe te lichten om er met alle betrokkenen voor te zorgen dat de verbetering van het openbaar vervoer in en om Utrecht gestalte krijgt.	

40	Ik heb de nota gelezen en heb enkele vragen, met name over de fietsroutes: 1. de uitvoering en aansluiting van de knooppunten (kaart op p.78) route 13: fiets je vanaf t station langs het spoor - aan de noordzijde, en dan bij de marnixlaan over naar de zuid-zijde? route 32/33: de demkabrug is nu niet aangenaam. Welke plannen zijn er precies? Het einde van de demkabrug fietspad eindigd op de Muyskenweg. Dit een gewoon woonwijkweg, niet gericht op vele of sportieve fietsers. Hoe wordt de aansluiting voorgesteld / geleid? Ook als er paden aan de achterzijde van woonwijken komt, kan iedereen dan het pad op, of zijn er specifieke plekken om aan te sluiten op de "snelle routes" 2. Verlichting Er staat niets over (slimme) verlichting in het plan. Gezien vooral de druk van de spits opgevangen moet worden, zal op veel routes savonds weinig gefietst worden. Wordt er gedacht aan verlichting op beweging? 3. Verdwijnen van natuur / leefgebied van vogels en dieren Waar nieuwe paden komen zal natuur verdwijnen. Hoe wordt dit opgevangen?	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Daarbij krijgt ook een deelaspect als verlichting de aandacht. Om het fietsen op langere afstanden te stimuleren zoeken wij een route met minder oponthoud parallel aan de Amsterdamsestraatweg, omdat de route via de Amsterdamsestraatweg erg druk is (waaronder veel fietsers), een smal fietspad heeft en veel verkeerslichten. De route langs het spoor aan de oostzijde is aantrekkelijk,

		vanwege de aansluiting op de Demkabrug en de verbinding met de ontwikkellocatie 2e Daalsedijk. Maar uiteraard zitten er ook nadelen aan. Wij begrijpen de door u genoemde zorgen en zullen deze betrekken bij de keuze over de beste route en de uitvoering van zo'n fietsroute. 2. Over de vorm van verlichting is in dit plan nog geen uitspraak gedaan. Bij het ontwerp zullen deze aspecten worden ingevuld, andere vormen van verlichting zoals alleen led verlichting in het fietspad of 'meelopende' verlichting als er een fietser is, worden dan uitgewerkt. 3. Het in onontkoombaar dat bij aanleg van een fietspad gras verdwijnt. In het groenstructuurplan is aangegeven dat de groene spoorlijnen mogelijkheden bieden om groene verbindingen tot stand te brengen. Met een fietspad langs het spoortalud wordt niet openbaar groen, nu wel beschikbaar voor een grotere groep mensen en kunnen stadsbewoners sneller op de fiets naar buiten de stad.

41	Met interesse heb ik kennisgenomen van de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen', het concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht voor de periode 2015-2025. In de nota beschrijft u de keuzes die gemaakt moeten worden vanwege de groei van de stad en daardoor de groei van het verkeer. De nota is een verkeerskundige uitwerking van het strategische beleidskader 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Utrecht blijft de komende jaren groeien tot een stad van ongeveer 400.000 inwoners rond 2030. Deze groei gaat plaatsvinden in Leidsche Rijn en in het bestaande stedelijke gebied. Daarbij heeft Utrecht stevige ambities op het gebied van duurzaamheid en gezonde stad. Utrecht wil de groei van de stad benutten om de hoge kwaliteit van leven te behouden in combinatie met economische ontwikkeling. De groei van Utrecht biedt vele uitdagingen en kansen. U stelt dat de groei van Utrecht om keuzes in mobiliteit vraagt. De stedelijke groei van Utrecht veroorzaakt forse problemen in het verkeersnetwerk. Om de groeiende verkeersstromen te faciliteren kiest u in de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' voor de voetganger, nieuwe routes met korte reistijden voor de fietser, een kwaliteitssprong voor het OV, minder doorgaand autoverkeer door de stad en slimmere logistiek in de stad. Het goed organiseren van de stedelijke mobiliteit is voor u een belangrijke voorwaarde voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht. De groei van Utrecht vraagt niet alleen om keuzes in mobiliteit. Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsbeleid zijn sterk met elkaar verweven en hebben grote invloed op de leefbaarheid. In Utrecht komen verschillende projecten en be3leidstrajecten samen, zoals het MIRT-project planstudie Ring Utrecht, de ontwikkeling van Utrecht Science Park met de brede gebiedsverkenning Utrecht-Oost, het programma Beter Benutten Vervolg en de samenwerking Slimme en	Onze gemeenschappelijke visie (gemeente, provincie, RWS) van eind 2013/begin 2014 is het startpunt van dit mobiliteitsplan. In die visie staat dat verkeer zo veel mogelijk via de snelweg naar bestemmingen moet gaan rijden. Verkeer van buiten naar binnen en v.v. via de juiste inprikker heeft daarbij de hoogste prioriteit. Verplaatsingen van wijk naar wijk kunnen ook via de stedelijke verbindingswegen afgewikkeld worden. We streven wel naar mogelijke verplaatsingen buitenom zoals verplaatsingen Overvecht-Lunetten of Leidsche Rijn-Overvecht. Het doel van het mobiliteitsplan is dus niet ten koste van alles verkeer tussen de wijken naar buiten te drukken. Ook verschuivingen naar andere vervoerswijzen zullen een belangrijke bijdrage moeten leveren aan het behalen van de onze ambities. Kwantitatieve onderbouwing U geeft aan twijfels te hebben over de conclusies die wij aan de resultaten van de kwantitatieve doorrekening van de effecten van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen verbinden. Dat de plannen haalbaar zijn, hebben wij onderbouwd met het statisch model (rekentool) dat in 2014 gezamenlijk is ontwikkeld. Wij hebben dat in 2015 verfijnd met actuele tellingen. Daarna waarna heeft de gemeente speciaal voor het mobiliteitsplan in de rekentool aanvullende optimalisaties heeft ingebracht voor het fiets- en OV-systeem. De rekentool is in zijn huidige vorm geschikt voor het schaalniveau van de stad, waar het mobiliteitsplan zich op richt. Uit de berekeningen is tot nu toe, zowel met de tool uit 2014 als de met tellingen verrijkte versie uit 2015, niet gebleken dat SRSRSB zorgt voor (extra) filevorming op de snelweg. Ook de conclusies die wij gemeenschappelijk in de zomer van 2014 trokken waren niet anders dan de conclusies van de rekentool in 2015: de plannen lijken haalbaar. De in de visie genoemde potentiele knelpunten zijn opgenomen in het mobiliteitsplan. Verder constateren wij overigens niet dat er geen groei van het autoverkeer in de stad meer is met het beleid. Wij constateren dat er voor het gebied

	Gezonde Stad/Gezonde Verstedelijking. Dit samenspel van leefbaarheid, mobiliteit, duurzaamheid, gezondheid en ruimtelijke ontwikkelingen biedt kansen om ieders ambities in de regio te realiseren. Het samenspel en de keuzes die daaruit volgen vragen om goede samenwerking tussen de betrokken partijen. Ik wil daarom graag mijn bijdrage leveren aan het verbreden en versterken van de samenwerking naar andere relevante beleidsplannen zoals bijvoorbeeld de nieuwe ruimtelijke strategie. Terecht merkt u op dat goed functionerende snelwegen van groot belang zijn. Niet alleen omdat het hoofdwegennet rond Utrecht kan worden gezien als draaischijf van Nederland maar ook omdat goed functionerende snelwegen van belang zijn voor het functioneren van het provinciaal en stedelijk netwerk. Ik maak mij zorgen over de doorstroming op het hoofdwegennet en de toeleidende wegen in de stad. Deze is niet alleen problematisch op basis van de de huidge verkeerssituatie in en rond de stad (A12 zuidzijden en A2 westzijde van de stad in combinatie met knooppunt Rijsnweerd) maar de bereikbaarheid blijft kwetsbaar ondanks de voorgenomen maatregelen. Uw keuzes zijn er op gericht op het autoverkeer in de stad niet te laten groeien. Deze ambitie betekent een enorme modal shift opgave. U bent van plan maatregelen te treffen om het autoverkeer te verleiden zo lang mogelijk via de snelwegen te blijven rijden. Over deze keuze maak ik mij zorgen. De groei van Utrecht gaat leiden tot een toenamen van de mobiliteit en dus ook van de automobiliteit. In mijn optiek is de beoogde ruimte op provinciaal en snelwegennet niet of in onvoldoende mate aanwezig om binnenstedelijke verplaatsingen af te wikkelen. Mijn verwachting en ook die van de provincie Utrecht is dat uw maatregelen gaan leiden tot congestie op de snelwegen en toeleidende wegen, ondanks de toekomstige uitbreiding van het autosnelwegennet. In mijn optiek is de gezamenlijke opgave van een goed functionerend in en rond de stad daardoor groter dan nu aan maatregelen is voorzien. Dit komt ook naar voren uit onze gezamenlijke studie. Regionale bereikbaarheid is een gezamenlijke opgave en ik wil	binnen de Ring Utrecht een stabilisering haalbaar lijkt. De uitkomsten van deze berekeningen geven echter niet meer dan een indicatie. Bij projecten moet er altijd verder gekeken worden naar vormgeving van kruisingen, opstelvakken e.d. Een stadsboulevard met een permanente file is ook niet ons wensbeeld. Het is in ons aller belang samen op blijven trekken en samen verkeerskundige en ruimtelijk zaken met u uit te werken. Wij werken dus graag samen verder aan de ontwikkeling van een goed functionerend wegennet.

	daarom, samen met de provincie Utrecht, heel graag betrokken worden bij de verdere uitwerking van de plannen. Daarbij is onze gezamenlijke inzet het realiseren van een goed functionerend wegennet, inclusief de Ring Utrecht. U geeft voor het aspect mobiliteitsmanagement aan de lijn van het actieplan 'De Gebruiker Centraal' voort te zetten. Ik wil graag samen met u alle mogelijkheden van mobiliteitsmanagement benutten, zoals bijvoorbeeld de organisatie van mobiliteit via bedrijven. Mede daarom zijn we nu bezig om gezamenlijk het actieplan 'De Gebruiker Centraal' te verankeren in Beter Benutten Vervolg. Voor de kwantitatieve onderbouwing is gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel VRU 3.1. Ik heb twijfels over de conclusies die u aan de resultaten van dit statisch verkeersmodel verbindt. Ik voorzie namelijk dat er te weinig fysieke ruimte en verkeersruimte is, met name bij kruispunten, om alle gewenste functies te combineren. In mijn optiek is daarom een verdiepingsslag nodig met behulp van o.a. een dynamisch verkeersmodel om beter inzicht te krijgen in de gevolgen van de maatregelen. In de afgelopen maanden hebben de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat Midden-Nederland goed samengewerkt aan gezamenlijke verkeerskundige vraagstukken en ook heeft u ons betrokken bij 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. Ik wil mijn waardering daarvoor uitspreken. Ik blijf graag met u en de provincie Utrecht in gesprek over de ambities van Utrecht, een goed functioneren wegennet en de verdere uitwerking van de nota. Ik kijk uit naar de samenwerking die daaruit voortvloeit.	

42	Tweewielers, lopend op benzine, verbieden in de gemeente Utrecht omdat zij disproportioneel veel vuil, herrie en ongelukken veroorzaken	Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de “Utrechtse mix” van stimuleren én handhaven (‘wortel en stok’). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een ‘full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters.

43	Dubbel.	

44	Met deze brief maken wij gebruik van de mogelijkheid tot inspraak met betrekking tot een onderdeel van het actieplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. In dit plan blijkt voorzien te zijn in een doorfietsroute ter ontlasting van de Amsterdamsestraatweg. Deze doorfietsroute zou ter hoogte van de wijk 'Elinkwijk' ofwel aan de oostkant ofwel aan de westkant van de spoorlijn Utrecht-Amsterdam kunnen komen. Wij wonen aan de Bessemerlaan in Elinkwijk, dus aan de oostkant van het spoor. Onze achtertuin grenst aan het spoor. Bij deze willen wij onze zorgen uiten over de plannen en argumenten aandragen om de doorfietsroute niet aan de oostkant van het spoor te laten lopen. Veiligheid Onze eerste zorg betreft de sociale veiligheid. Op dit moment is het terrein van ProRail achter de huizen niet vrij toegankelijk. Door het aanleggen van een openbaar fietspad ontsluit de gemeente een groot aantal tuinen. Iedereen kan aan de achterkant van de huizen komen en daar is geen sociale controle. Dit vergroot de kans op inbraak en onveilige situaties. Geluidsoverlast Onze tweede zorg betreft geluidsoverlast. Een fietspad is over het algemeen ook toegankelijk voor brommers en scooters. Wij vrezen geluidsoverlast van deze gebruikers die de rust in onze achtertuinen zullen verstoren. Zelfs als het een 'alleen fietspad, dus niet brommen' route zou betreffen, denken wij dat handhaving daarvan moeilijk of zelfs onmogelijk is. Stankoverlast Naast geluidsoverlast vrezen wij stankoverlast en een verslechterde luchtkwaliteit als brommers en scooters -al dan niet legaal- langs onze achtertuin zullen rijden.	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals veiligheid, geluidoverlast, stankoverlast en privacy en groen aandacht. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

	Privacy en groen Een belangrijke reden voor ons om dit huis te kopen was de tuin en de privacy die de groenstrook erachter ons biedt. Vanuit onze tuin hebben we vrij uitzicht op het groen van het spoortalud, een ecologische zone naar wij hebben begrepen. Als er een fietsroute komt dan verdwijnt een groot deel van dit groen onder asfalt en verliezen we onze privacy en ons uitzicht. Vanwege bovenstaande argumenten tekenen wij bezwaar aan tegen de plannen om aan de oostkant van het spoor ter hoogte van de Bessemerlaan een fietspad aan te leggen. Aan de westkant van het spoor is naar ons idee al een infrastructuur om een fietspad te realiseren in een gebied zonder woningen, zonder dat daar een groene zone voor wordt opgeofferd en zonder dat wij als bewoners van de Bessemerlaan onze rust en privacy verliezen. Wij verzoeken u daarom gehoor te geven aan onze oproep om af te zien van een fietsroute achter de woningen aan de Bessemerlaan.	

45	De [inspreker] is van mening dat de gemeente Utrecht met het plan “Slimme routes, slim regelen” een zeer goede stap maakt op weg naar een betere leefomgeving, die wordt gecombineerd met een goede ontsluiting en verkeersafhandeling in de stad. De integrale, wijkoverstijgende aanpak – zowel qua verkeersstromen als ruimtelijke planning, die onder andere het fietsen en lopen stimuleert – sluit aan op de visie van de [inspreker] voor een gezonde stad, veiligheid op straat en een prettige woonomgeving. Het plan geeft een goed overzicht hoe de verschillende modaliteiten met elkaar samenhangen en welke keuzes de gemeente wil maken, en in welke delen van de stad. Er is een grondige analyse gemaakt van de bestaande instrumenten om invloed uit te oefenen op verkeersgedrag, veiligheid en leefbaarheid. Onze vraag is echter of het plan wel het gewenste effect heeft en of er wel op de juiste middelen wordt ingezet, zeker gezien de scope van 2015 – 2025? Aanbevelingen voor verbetering van “Slimme routes, slim regelen” De [inspreker] heeft de volgende zeven aanbevelingen om het concept verkeers- en vervoersplan van de gemeente Utrecht te verbeteren. 1. Belicht effecten van beperken doorstroming autoverkeer op algehele verkeersveiligheid In het plan wordt het autoverkeer in de stad teruggedrongen door de wegcapaciteit terug te schroeven, de snelheidslimieten te verlagen en de doorstroming op bepaalde routes (middels dynamisch verkeersmanagement) te beperken. Het inperken van de doorstroming kan ernstige verkeersonveiligheid (o.a. ongewenst verkeersgedrag, sluipverkeer) met zich meebrengen, met name gevaarlijk voor kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers en voetgangers. Dit hebben we reeds gezien bij de knijp Monicabrug (route Kaatstraat-Oudenoord-Monicabrug). In het concept verkeersplan wordt niet ingegaan op hoe de verkeersveiligheid wordt geborgd bij het afknijpen van de doorstroming.	Bedankt voor uw reactie. 1: Wij zijn het eens dat mogelijk sluiproutes en onveiligheid deel uit moeten maken van plannen voor het ‘knijpen’ van verkeer. Daarom is bijvoorbeeld Pijlsweerd ook meegenomen in de plannen voor de Monicabrug. 2: Een goede bewegwijzering moet onderdeel zijn van plannen waar andere routes worden verwacht. De huidige snelheidslimieten op de Kardinaal de Jongweg en de Marnixlaan worden niet verlaagd in dit mobiliteitsplan (50km/uur) 3: In het mobiliteitsplan zijn geen normen opgenomen voor veiligheid, doorstroming e.d. Veel meer ligt de nadruk op kwaliteit dan op kwantiteit. Voor luchtkwaliteit en leefbaarheidsnormen geldt dat alle projecten (samen) bij moeten dragen aan de wettelijke doelstellingen en aanvullende doelstellingen van de gemeente Utrecht. 4: Voor smartmobility wordt een aparte tekst toegevoegd in het mobiliteitsplan 5: 30km/uur wegen moeten geloofwaardig worden ingericht 6: Oudenoord-Nijenoord-Kaatstraat De oudenoord Zuid is voor ons een urgent project, hiervoor is echter al uitvoering voorzien via het economisch investeringsfonds. De Kaatstraat e.v. staat in de projectenlijst. De oudenoord blijft in onze visie een stedelijke verbindingsweg, maar: wel het uiteinde ervan. Het is dus een belangrijke verbinding naar de binnenstad, maar geen doorgaande route. De weg mag dit ook uitstralen in zijn uiteindelijke vorm. De cijfers zijn gepresenteerd zijn zoals in toelichtingen aangegeven niet geschikt voor interpretatie op wegvakniveau. De nu voorspelde toename van verkeer is voor ons niet meer dan een indicatie dat we in deze omgeving aandacht moeten hebben voor de verkeersstromen via de Oudenoord. Een grote toename van autoverkeer past nl. niet in het beeld dat wij nastreven voor de Oudenoord. De Jacobsstraat is ook bereikbaar vanaf het Paardenveld. De verbinding tussen die routes is er feitelijk niet in het mobiliteitsplan en in de praktijk door de knijp. 7: Het parkeerbeleid is verankerd in de mobiliteitsplan ‘Stallen en Parkeren’ die in

	2. Maak koppeling inperken doorstroming autoverkeer en aanpassing gewoontegedrag Met de voorgestelde dynamisch verkeersmanagement aanpak van sturen op reistijden (p64/65) valt nog steeds veel filevorming te verwachten. Langere wachttijden voor verkeerslichten worden door verkeersdeelnemers namelijk onderschat en de reistijd voor onbekende routes wordt overschat1. Het sturen op reistijd zal dus vooral werken voor navigatiesysteem- en verkeersappgebruikers. Echter, voor dagelijkse reizen of vaak gereden routes gebruikt vrijwel niemand informatie over reistijd en slechts 39% van de weggebruikers beschikt over file-informatie tijdens de reis (via navigatiesysteem of app)2. Het is dus te verwachten dat veel autoverkeer gebruik blijft maken van ongewenste routes die hier niet voor zijn toegerust. [Inspreker verwijst naar: 1 Vreeswijk, J. (2015). The dynamics of user perception, decision making and route choice. Proefschrift. 2 Goudappel Coffeng (2015). Monitoring wegverkeergerelateerde informatiediensten 2015. 3 Connecting Mobility (2015). Toolbox smart services. www.connectingmobility.nl] Om het gewoontegedrag daadwerkelijk te doorbreken is de tactiek voor implementatie een belangrijk aspect dat nu nog onderbelicht is in het verkeersplan. Een mogelijke tactiek is het faciliteren van gewenste routes te koppelen aan fysieke (tijdelijke) wegafsluiting. Hierdoor wordt een noodzaak gecreëerd om ervaring op te doen met alternatieve routes. Voor het faciliteren van de gewenste routes is de door de gemeente voorgestelde netwerkbenadering zeer geschikt. Recent onderzoek laat zien dat bij conflicten tussen incar-informatie en bewegwijzering nog steeds het meest gekozen wordt voor het opvolgen van de bewegwijzering2. Deze dient dus op orde te zijn. Niet alleen voor het verkeer de stad in, maar ook voor het verkeer de stad uit. Facilitering van het autoverkeer de stad uit lijkt onderbelicht in het huidige concept verkeersplan. Bij de planning van de verschillende projecten is het daarnaast van belang dat er	maart 2013 is Vastgesteld, vooruitlopend op het mobiliteitsplan, daarmee maakt het integraal onderdeel uit de het beleid en verkeersaanpak. Doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid Verlaging van de snelheid van het autoverkeer heeft altijd een aanzienlijk positief effect op de verkeersveiligheid op de betrokken wegen. Uiteraard willen wij sluipverkeer voorkomen. De manier waarop dit gebeurt verschilt echter van project tot project en is dus onderdeel van de nadere uitwerking per project. Doorstroming autoverkeer en gewoontegedrag Wij onderschrijven uw constateringen met betrekking tot gewoontegedrag. Alle voorstellen die u doet passen in ons voorgestelde beleid en zijn onderdeel van de nadere invulling van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Voor dit laatste hebben wij ook reeds een actieplan, De Gebruiker Centraal, dat zich nadrukkelijk richt op de gedragsaspecten van mobiliteit. Lucht en doelstellingen Het mobiliteitsplan heeft meerdere doelen, de vijfhoek in hoofdstuk 1. Luchtkwaliteit is hier onderdeel van (via “duurzaam en leefbaar” en “sociaal en gezond”). bepaalt niet de normen voor milieu, de door rijk en gemeente vastgesteld normen zijn leidend bij uitvoering van projecten. Geen van de vijf doelstellingen is in het mobiliteitsplan gekwantificeerd, wij willen de optimale mix van alle doelen behalen, vertaald in stedelijke kwaliteit. Vanzelfsprekend moet daarbij voldaan worden aan wettelijke (milieu)eisen als grenswaarden. Smart mobility Wij onderschrijven het belang van smart mobility en dat dit veel aandacht verdient. Bij het definitieve mobiliteitsplan komt een apart paper over smart mobility. De hoofdlijnen worden verwerkt in het mobiliteitsplan zelf.

	voor trajecten die ontmoedigd worden a) in de communicatie richting automobilist de alternatieven helder worden aangeboden en b) er ook daadwerkelijk goede alternatieven zijn, waaronder routes die hier op zijn ingericht zowel qua verkeersveiligheid als doorstroming. Specifiek de ontsluiting van Utrecht Noord - een groot gebied met in verhouding zeer weinig aansluitingen op de Ring A2, A27, A12, gecombineerd met de voorgenomen snelheidslimietverlagingen op de Marnixlaan en de Kardinaal de Jongweg - baart ons zorgen. 3. Voeg luchtkwaliteit toe aan doelstellingen en maak doelstellingen SMART Juridisch voldoet Utrecht nog niet overal aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ook qua gezondheid is de concentratie fijn stof nog steeds boven de WHO-advieswaarde. Het verkeersplan gaat echter nauwelijks in op zaken als luchtvervuiling en uitstoot, anders dan dat de verwachting wordt uitgesproken dat de plannen een positief resultaat hebben. Wij pleiten er voor om luchtkwaliteit op te nemen als expliciete doelstelling in het verkeersplan. Daarnaast pleiten wij voor een kwantificering van de doelstellingen. Maak ze SMART. Hoe merken we dat de verkeersveiligheid is verbeterd? Wat betekent het beperken van de doorstroming van het autoverkeer voor de bereikbaarheid per auto van de binnenstad voor bewoners en ondernemers? Welke verbetering van de verblijfskwaliteit wordt beoogd? 4. Maak infrastructuur op hoofdwegennet (hoofdfietsroutes, doorfietsroutes, stadsboulevards) slim door uitrusten met coöperatieve functionaliteit [smart mobility] In het verkeersplan wordt aangegeven dat de gemeente de beschikbare openbare ruimte beter wil benutten door middel van mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en moderne technologie. Hierin ontbreekt echter het slim	Inrichting 30 km-zones Zoals u ook constateert staat in het mobiliteitsplan reeds dat de realisatie van nieuwe snelheidslimieten wordt gekoppeld aan herinrichting waar dit nodig is. In het project “30 in de wijk” (nr. 60 in de conceptmobiliteitsplan) krijgt dit invulling. Oudenoord-Nijenoord-Kaatstraat De oudenoord Zuid is voor ons een urgent project, hiervoor is echter al uitvoering voorzien via het economisch investeringsfonds. De Kaatstraat e.v. staat in de projectenlijst. De oudenoord blijft in onze visie een stedelijke verbindingsweg, maar: wel het uiteinde ervan. Het is dus een belangrijke verbinding naar de binnenstad, maar geen doorgaande route. De weg mag dit ook uitstralen in zijn uiteindelijke vorm. De cijfers zijn gepresenteerd zijn zoals in toelichtingen aangegeven niet geschikt voor interpretatie op wegvakniveau. De nu voorspelde toename van verkeer is voor ons niet meer dan een indicatie dat we in deze omgeving aandacht moeten hebben voor de verkeersstromen via de Oudenoord. Een grote toename van autoverkeer past nl. niet in het beeld dat wij nastreven voor de Oudenoord. Parkeerbeleid Het parkeerbeleid onverkort van kracht is en blijft en dat dit integraal onderdeel is van de aanpak van Het mobiliteitsplan. De tekst onder 3.4 onder het kopje ‘Parkeren’ wordt hierop aangepast.

	maken van de infrastructuur op hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en stedelijke verbindingswegen door deze te voorzien van coöperatieve functionaliteit (C-ITS). Deze technologie staat nu op het punt van doorbreken van pilots naar grootschalige uitrol3. Door verkeersregelinstallaties slim te maken kan het verkeer in de stad beter worden geprioriteerd en geadviseerd. Te denken valt aan incar snelheidsadvies bij verkeerslichten. Dit verbetert niet alleen doorstroming, ook de luchtkwaliteit verbetert omdat minder start- en stopbewegingen de uitstoot en het brandstofverbruik verminderen. Een slim verkeerslicht kan ook groepen fietsers herkennen en kan voorrang geven op belangrijke fietsroutes door de stad. Groepen fietsers komen daardoor minder vaak voor een rood licht te staan, wat opstoppingen en onveilige situaties helpt voorkomen. Deze technologische ontwikkelingen wachten niet tot het gemeentelijk verkeersmodel is aangepast. Een voorbeeld waar C-ITS in de infrastructuur al is toegepast is gemeente Helmond. Schattingen laten zien dat in Nederland in 2016 er al 1M C-ITS fietsen zijn, 20.000 coöperatieve voertuigen rondrijden en er 600 intelligente kruisingen (10%) zijn. In 2020 zijn er 4M C-ITS fietsen, rijden er 100.000 coöperatieve voertuigen rond, zijn er 1.200 intelligente kruisingen (20%) en zijn er 5 steden met C-ITS infra. In 2025 is het aantal C-ITS fietsen gestegen naar 15M, zijn er 300.000 coöperatieve voertuigen, zijn er 4.500 intelligente kruisingen (75%) en zijn er 15 steden met C-ITS infra4. Als één van de G4 en met de in het verkeersplan geschetste verkeersproblematiek zou Utrecht een van deze steden moeten zijn, met een koploperspositie op het gebied van C-ITS voor fietsverkeer. Met deze technologie wordt het voor bewoners en ondernemers mogelijk om verkeersregisseur te zijn van de eigen wijk. 4 Connecting Mobility (2015). Toolbox smart services. www.connectingmobility.nl 5. Voorkom devaluatie van 30km-zones door deze standaard te koppelen aan een	

	geloofwaardige herinrichting In het verkeersplan valt te lezen dat alle wegen en straten in Utrecht een snelheidslimiet van 30 km/u krijgen, met uitzondering van de stedelijke verbindingswegen (50 km/u). Deze aanpak kan effectief zijn om via navigatiesystemen en verkeersapps bepaalde routes minder aantrekkelijk te maken door de reistijd te verlengen. In het verkeersplan wordt echter nauwelijks aandacht besteedt aan hoe deze transformatie op een geloofwaardige wijze wordt uitgevoerd, anders dan de opmerking dat “de realisatie van nieuwe snelheidslimieten wordt gekoppeld aan herinrichting waar dit nodig is”. Een limiet van 30km/u vraagt per definitie om meer aanpassing van de verkeersomgeving dan enkel het plaatsen van een limietbordje. Voor de verkeersveiligheid is het van groot belang dat 30km-zones geloofwaardig worden ingericht. Anders dreigt devaluatie en zal de beoogde snelheidslimitering niet worden behaald. Voor bepaalde wegen zal dit een zeer ingrijpende aanpassing van de ruimtelijke ordening vergen, zoals voor de Amsterdamsestraatweg. 6. Neem project Oudenoord – Nijenoord op in uitvoeringsprojecten, includeer de leefkwaliteit Kaatstraat – Oudenoord e.o. en voorkom tegenstrijdige signalen voor autoverkeer op deze route De gemeente heeft tijdens buurtoverleggen in Pijlsweerd een visie gepresenteerd voor het project Oudenoord – Nijenoord. Dit project ontbreekt echter in het overzicht van uitvoeringsprojecten (p78). Juist hier is er een belangrijke wisselwerking tussen verkeer en de inrichting van de openbare ruimte. Het advies is dan ook dit project op te nemen in de lijst van uitvoeringsprojecten voor “Slimme routes, slim regelen” en de relatie te leggen met het uitvoeringsproject “herinrichting Kaatstraat – Adelaarstraat – Willem van Noortstraat – Pieter Nieuwlandstraat”. Van belang is om in dit uitvoeringsproject ook het voorkomen van sluipverkeer in het	

	omliggend gebied op te nemen. De Bemuurde Weerd WZ moet bijvoorbeeld worden aangepakt, daar deze als sluiproute wordt gebruikt voor de file op de Kaatstraat. Voor bewoners van Pijlsweerd is de route Oudenoord – Monicabrug een belangrijke looproute naar de binnenstad. In het huidige verkeersplan is deze route echter aangemerkt als stedelijke verbindingsweg (via Oudenoord – Weerdsingel Westzijde) waardoor het een belangrijke verkeersschakel blijft met veel aanbod van verkeer. In 2025 is er volgens het verkeersplan zelfs een verwachte autoverkeersdrukte van 2000 a 3000 motorvoertuigen per 2 uur in de avondspits. Hiermee is dit samen met het Ledig Erf één van de twee punten in Utrecht die zo vlak bij het centrum te maken hebben met een intensieve verkeersafhandeling. Het aanmerken van de route als stedelijke verbindingsweg contrasteert echter met het huidige beleid van knijpen op deze route. Dit geeft een tegenstrijdig signaal aan het autoverkeer op deze route. Door dit conflict spelen er in de huidige situatie al grote problemen ten aanzien van leefbaarheid, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de Oudenoord. Daarnaast lijkt er in het verkeersplan sprake te zijn van een knip bij de Monicabrug; de doorgaande route is hier los van elkaar gezet middels twee aparte pijlen. Kortom, een duidelijke keuze van de gemeente in de functionaliteit van deze route en de borging van de leefkwaliteit is dus gewenst. 7. Zet ook parkeerbeleid in als instrument voor het slim regelen van verkeersstromen In het verkeersplan valt te lezen dat het plan geen nieuw beleid bevat ten aanzien van stallen en parkeren omdat hier reeds gemeentelijk beleid voor is vastgelegd in de Nota Stallen en Parkeren uit 2013. Het stallen en parkeren maakt op dit moment dus geen onderdeel uit van het integrale gemeentelijke verkeersplan. Wij zijn van mening dat dit geen goed uitgangspunt is. Een wijk als Pijlsweerd kent in de komende jaren een explosieve vermeerdering van het aantal bewoners, door (grootschalige) bouwprojecten zoals Zijdebalen, 2e Daalsedijk spoorzone en	

	Kaatstraat 1. Extra bewoners betekent ook veel extra voertuigen die geparkeerd moeten worden. De aanpak die hiervoor qua parkeerbeleid wordt gekozen heeft effect op de verkeersstromen in de wijk. Ook andere ontwikkelingen, zoals plannen voor meer parkeerplekken ten behoeve van horeca en winkels en het splitsen van een wijk middels paaltjes om sluipverkeer te voorkomen, hebben effect op het parkeergedrag en dus de verkeersbewegingen van bewoners en bezoekers van de desbetreffende wijk. Tot slot heeft parkeerbeleid effect op de ruimtelijke ordening en daarmee op het gedrag van verkeersdeelnemers. Kortom, het parkeerbeleid kan niet los worden gezien van het regelen van verkeersstromen. Parkeerbeleid dient als onderdeel te worden opgenomen in de integrale verkeersaanpak die de gemeente Utrecht voorstaat. Tot slot spreekt de [inspreker] richting de gemeente Utrecht de wens uit om haar te betrekken aan de voorkant van projecten die op eniger wijze effect hebben op het verkeer in Pijlsweerd. Wij denken graag constructief mee over wat er wèl kan.	

46	Graag wil ik reageren op de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen Positieve punten: • Voorrang aan voetgangers, fietsers en OV-reizigers in een autoluwe stad. • Een samenhangende ruimtelijke visie waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert: met meer nadruk op fiets en OV, meer leefstraten en 30 km-wegen. • Meer lange doorgaande fietsroutes als alternatief voor autogebruik. • Beter gebruik van alle OV-stations als versterking van het netwerk van fiets en OV en om Utrecht CS te ontlasten. Mogelijke aanvullingen en verbeteringen: • Gebruik ook het parkeerbeleid om verschillende zones en stadsdelen (Leidsche Rijn, Uithof, binnenstad, omliggende wijken) op gepaste wijze autoluwer te maken. • Maak een einde aan scooter- en brommeroverlast. Stuur scooters naar de rijbaan, onderzoek de mogelijkheden voor een milieuzone voor scooters/brommers. • Stimuleer de overstap van auto, brommer en scooter naar elektrische varianten. • Ontmoedig mobiliteit op benzine en diesel; stimuleer elektrische bussen, taxi's en vrachtvervoer op basis van groene stroom. • Laat zien wat het plan algemeen oplevert voor het klimaat aan CO2-reductie en op het gebied van duurzaamheid. • Betrek de omliggende gemeenten en de provincie (doelstelling: verdubbeling fietsgebruik in 2030!) bij het bereiken van een omslag op het gebied van verkeer en vervoer.	De Nota Stallen en parkeren gaat uit van gedifferentieerd parkeerregime voor de zones A (binnenstad, Leidsche Rijn en uithof), B (omliggende wijken) en C (buitengebieden). Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de "Utrechtse mix" van stimuleren én handhaven ('wortel en stok'). Vanaf maart 2016 moeten alle bromfietsers (maximumsnelheid: 45 km/uur) op de rijbaan rijden. Een andere maatregel is het onderzoek naar het instellen van een 'full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. Verder wordt de huidige compensatieregeling voor inruil van brandstofscooters voor E-scooters uitgebreid naar een sloop- en vervangingssubsidie, waarbij alle brandstofbrom- en snorfietsen in aanmerking komen voor een subsidie. Ook voor vervanging naar een snelle E-bike. In 2023 wordt het openbaar vervoer in de regio Utrecht opnieuw aanbesteed. Dit is hét moment om nieuwe eisen aan de busvloot te stellen, samen met de Provincie gaan we voor zero emission. Ook voor de korte termijn werken we aan versnelling van de aanschaf van zero emission busmaterieel. In samenwerking met U-OV en Provincie Utrecht werkt de gemeente aan een concreet plan voor de invoer van elektrische bussen op korte termijn. Met betrekking tot het fietsgebruik in de regio zien we op afstanden tussen 7,5 en 15 kilometer nog kansen voor verbetering. In het programma Beter Benutten Vervolg zijn maatregelen opgenomen om in regionaal verband het fietsgebruik te stimuleren.

47	Met veel interesse en waardering heb ik kennis genomen van het zeer degelijke beleidsdocument. Ambitieus en noodzakelijk. Als bewoner van het gebied Wolvenstraat/Plomptorengracht wil ik graag mijn waardering en ondersteuning uitspreken voor de 'realisatie van de Grifthoekbrug'. Het belang van deze brug is sterk toegenomen door de activiteiten ten gevolge van de komst van het Gezondheidscentrum Binnenstad, de (geplande) activiteiten in de voormalige gevangenis en de toegenomen activiteit in Moira. Door de brug kan toenemende verkeersdruk vermeden worden en eenvoudige bereikbaarheid van het gebied vergroot worden zonder dat er overlast ontstaat van extra verkeer. Toegenomen activiteit kan daardoor in evenwicht blijven met de gewaardeerde rust in het gebied. Een uniek stukje Utrecht. Het gebied en de gracht zou verder autoluw kunnen gemaakt worden. Op dit moment is de Plomptorengracht een gevaar voor voetgangers. Er komen te veel rondjes-rijders en sluipverkeer over de gracht met een te hoge snelheid en voorbijgaand aan de zogenaamde voetgangerszone op de weg. Bereikbaarheid voor de lokale ondernemers, bewoners en gevestigde organisaties kan ook geregeld worden conform winkelwandelgebieden of enkel plaatselijk verkeer. De parkeerdruk wegnemen zou daarbij ook tegemoet komen aan de bescherming van de monumentale gewelven en kademuur. Mogelijk zou het veranderen van de rijrichting, van Voorstraat naar Asch van Wijckskade voor beide zijden van de gracht, ook kunnen bijdragen aan de oplossing samen met het invoeren van plaatselijk verkeer en strikte handhaving van 30 km snelheid. De Plompetorengracht hoort overwegend een mooie wandelgracht te zijn waar fietsers welkom zijn. Dat geldt ook voor de Wolvenstraat; nu voelt het als een fietspad waar voetgangers welkom zijn. Een rustige wandelroute van Griftpark over	In eerder discussies rondom Grifthoekbrug ging het vooral om een betere voetgangersverbinding tussen Grifthoekgarage en binnenstad. Daarmee zou de aantrekkelijkheid van de garage voor bezoekers van de binnenstad verhoogd worden. Anno 2016 zijn er meerdere aspecten die een rol spelen bij de eventuele realisatie van de Grifthoekbrug. De gevangenis Wolvenplein is intussen gesloten en hier worden nieuwe ontwikkelingen verwacht. Dit biedt nieuwe kansen voor de brug. Qua inpassing van de brug nemen de mogelijkheden toe. Tevens kan de brug een functie krijgen binnen het fietsnetwerk. Het is een aantrekkelijk fietsroute aan de noordzijde van de binnenstad van en naar het noordoosten van de stad en kan voor ontlasting zorgen van de drukke binnenstad route De afweging voor realisatie van een brug voor langzaam verkeer bij het Wolvenplein wordt gemaakt in het kader van de herontwikkeling van de gevangenis Wolvenplein.

	een wandelbrug Grifthoekbrug, door de Wolvenstraat en over de Plompetorengracht, de Drift en Janskerkhof wordt dan een mooie en veilige stadswandeling door en naar de oude binnenstad met parkeer mogelijkheid in de Grifthoekgarage.	

48	[Inspreker] heeft met veel belangstelling kennisgenomen van “Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen”, concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht 2015 – 2025. Wij willen graag van de gelegenheid gebruik maken om een inspraakreactie hier op te geven. Onze reactie is geformuleerd aan de hand van een aantal uitgangspunten. U vindt deze uitgangspunten uitgebreid verwoord in twee bijlagen. Deze bijlagen maken onderdeel uit van onze inspraakreactie. We beperken ons tot de hoofdlijnen waar de gemeente Utrecht verantwoordelijkheid voor heeft dan wel haar invloed kan aanwenden. We volgen daarbij zo veel mogelijk de indeling van het mobiliteitsplan. 3.3 Openbaar vervoer: systeemsprong, stimuleren voor de langere afstanden Groei van de stad vraagt om systeemsprong in openbaar vervoer en Hoogfrequent Randstadspoor We merken op dat er veel nadruk ligt op de lange afstanden in de systeemsprong in het openbaar vervoer. De stad Utrecht heeft inderdaad belang bij goede en betrouwbare lange-afstandstreindiensten om het snelwegennet te ontlasten. Maar prioriteit op spoorgebied zijn naar onze mening frequentere regionale treindiensten en de investeringen in het spoornet die hiervoor nodig zijn. Sternetten voor de drie (inter)nationale knooppunten We onderschrijven de wijziging van één hoofdknoop naar meerdere knooppunten om Utrecht Centraal Station en daarmee de aansluitende OV-verbindingen te ontlasten. De stad heeft baat bij meer treinstops (ook voor lange-afstandsreizigers) op regiostations, inclusief aansluitende OV-verbindingen met Rijnsweerd en De Uithof. Daarnaast dient de spoorlijn Almere – Utrecht – Breda er spoedig komen, met een station voor IC en stoptrein op De Uithof. We adviseren om samen met andere overheden te komen tot een spoorvisie voor Midden-Nederland. Binnenstadstram: belangrijk voor betere ontsluiting Sciencepark en hogere verblijfskwaliteit binnenstad In de groeiende stad Utrecht en regio is het openbaar vervoer toe aan een schaalsprong: de ontwikkeling van een tram-/HOV-netwerk. Omdat het gebruik van	De gemeente Utrecht deelt het grote belang dat wordt gehecht aan goed functionerend OV. Het is dan ook niet de bedoeling dat de kwaliteit van het OV terugloopt (o.a. doorstroming en exploitatie). De gemeente wil per uitwerkingsproject aan de voorkant (aan het begin van het project) afspraken maken met andere partijen over de beoogde kwaliteit van het openbaar vervoer. De gemeente ziet geen voor zichzelf geen rol of mogelijkheden om exploitatiemiddelen voor het openbaar vervoer beschikbaar te stellen. De gemeente werkt op een groot aantal plekken aan een betere doorstroming van het OV. Keuzes in de openbare ruimte zullen op andere plekken mogelijk langere reistijden tot gevolg hebben. Deze keuzes willen we graag helder en open maken. We denken niet dat het zinvol is om exploitatieverliezen en -winsten op deze manier te benaderen. Wel hechten we belang aan de betaalbaarheid van werken we graag met u samen om te voorkomen dat de geschetste situatie met minder kwalitatief OV ontstaat. We gaan met de Provincie in overleg om te onderzoeken welke OV-doorstromingsmaatregelen tot 2025 hieraan bij kunnen dragen. Het onderzoek naar de tramlijn door de binnenstad zal onderdeel zijn van de Gebiedsstudie Utrecht Oost. Ook wij verheugen ons op de constructieve samenwerking om te komen tot een oplossing voor de bereikbaarheidsopgave van USP, die tevens bijdraagt aan een leefbaar en bereikbaar Utrecht. Daarnaast gaan we graag in op uw om deel te nemen aan zowel de ‘Schaalsprong OV’ als de samenwerking met het rijk in het kader van het ‘Toekomstbeeld OV’.

	de fiets – ook de e- bike – toeneemt, moeten de knooppunten van het tram-/HOV-netwerk de overstap tussen fiets en OV goed faciliteren. Wij adviseren om in de eerstkomende jaren te komen tot beslissingen voor een aantal verbeteringen van de OV-infrastructuur: Tramlijn Centraal station – centrumas – Rijnsweerd – De Uithof. Ons advies is om onmiddellijk na voltooiing Uithoflijn te beginnen met de aanleg. In combinatie daarmee beginnen aan verder ontwikkelen van de "HOV-bril": te beginnen met een tramlijn Centraal station – Vaartsche Rijn – Papendorp – De Meern – Vleuten. Hiermee wordt het spoorstation Vaartsche Rijn aangesloten op het tram net. Iets wat gemist werd in het Mobiliteitsplan. Ook zal een visie geformuleerd worden op de energievoorziening van die lijnen. onze vraag is of trams op deeltrajecten zonder bovenleiding moeten kunnen rijden: bijvoorbeeld binnenstadsas? Op zulke trajecten moeten we zo nodig investeren in oplaadpunten in plaats van bovenleiding. Bouw een robuust tramnet. Een verstoring mag niet de hele tramdienst lamleggen. (het toepassen van het fail safe principe). Bijvoorbeeld: de tram naar Vleuten niet via Europalaan maar via Balijelaan naar Papendorp leiden; de Dichtersbaan berijdbaar maken voor trams. [Dan kruisen twee tramlijnen elkaar bij het 5-Meiplein. Daar moeten dan wisselverbindingen zijn tussen beide lijnen.]	

	- Traminfra in principe ook berijdbaar door bussen (afhankelijk van inrichting infra, frequentie tramdienst). Er blijven buslijnen o.a. op de centrumas en de Heidelberglaan. Maar er zijn tramvervangende busdiensten nodig bij verstoringen. - Exclusief gebruik van HOV-/trambanen door openbaar vervoer. In principe moet verkeer op HOV-/trambanen voorrang hebben op kruisend verkeer. - Het traject Centraal station – Vleutenseweg – Parkwijk – De Meern – Vleuten (via Rivierkom?) zal op langere termijn wellicht aan vertramming toe zijn. In afwachting daarvan spoedig voorzien van comfortabele elektrische (gelede) bussen. - De grote busring lijn 3/9 Centraal station (Deze ring staat in het OV-Streefbeeld van het BRU, 2014, en wordt uitgewerkt door Qbuzz. De invoering wordt verwacht in de dienstregeling van juli 2016)- Zuilen – Overvecht – Centraal station zal een flinke vervoerprestatie moeten leveren en moet kwaliteit hebben die die van HOV benadert. Mede met het oog op de omgeving raden we aan hier spoedig comfortabele elektrische (gelede) bussen in te voeren. Regelmaat en doorstroming te verbeteren door meer ruimte en voorrang te geven voor de bus onder andere op de Amsterdamsestraatweg. - Het OV-netwerk beperkt zich niet tot de gemeente Utrecht. In uw nota zien we een studiepijltje staan voor verlenging van een tramlijn richting Zeist. We spreken ons hier niet over uit, want bij dit onderwerp kunnen we moeilijk met de gemeente Utrecht in gesprek zonder dat de andere betrokken gemeenten in dat gesprek aanwezig zijn. <u>Overstapmogelijkheden op kleinere knooppunten en Maatwerk en innovaties voor wijkontsluitend vervoer</u> De stad Utrecht heeft in de 20e eeuw een goed en goed functionerend busnetwerk ontwikkeld. Dat bestaat grotendeels nog, hoewel het BRU enkele lijnen en trajecten uit het stadsnet heeft wegbezuinigd. Wij vermoeden dat dit geleid heeft tot	

	reizigersverlies: naar onze indruk hebben de naburige lijnen niet geprofiteerd. De stad heeft behoefte aan dat redelijk fijnmazige OV-net. Dat vereist samenwerking tussen de provincie, die bereid moet zijn de regie over het hele regionale OV te blijven voeren, en de gemeente, die haar verantwoordelijkheid moet nemen voor een geschikte infrastructuur en passende verkeersmaatregelen. Wij adviseren om samen met het provinciebestuur en de vervoerders het fijnmazig OV-netwerk in de stad Utrecht te behouden en te blijven ontwikkelen. Daarbij is evenals in de rest van het net kwaliteit van belang: te denken valt bijvoorbeeld aan comfort, toegankelijkheid en reisinformatie en aan een goede verknoping met het hele netwerk. <u>3.4 Auto</u> De gemeente Utrecht heeft haar verantwoordelijkheid op het gebied van infrastructuur en verkeersmaatregelen. De reiziger is gebaat bij OV dat vlot en betrouwbaar verloopt. Dat betekent meer doorstroming voor het openbaar vervoer om te voorkomen dat bussen vast lopen in het autoverkeer. <u>Autoverkeer zo lang mogelijk op de snelwegen</u> De gemeente Utrecht streeft er naar om zoveel mogelijk autoverkeer op de snelwegen te laten rijden. Dit zal effect hebben voor zowel autoverkeer stad-in als stad-uit. Het effect op het laatste kan stagnatie van het autoverkeer op snelwegen rondom de stad en de toeleidende stedelijke verbindingswegen zijn. De doorstroming van het openbaar vervoer en daarmee de betrouwbaarheid hiervan komt hiermee onder druk te staan. Wij zullen deze ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend volgen voor het effect op het openbaar vervoer. <u>Stedelijke verbindingswegen voor verkeer naar de wijken</u> Volgens het mobiliteitsplan worden stadsboulevards gerealiseerd op stedelijke	

	verbindingswegen in de stad. Deze stadsboulevards bieden minder ruimte voor doorstroming van het autoverkeer en daarmee voor het openbaar vervoer. De informatie over de realisatie toont onzekerheid over het effect hiervan op het openbaar vervoer. Wij adviseren of onderzoeken of één van de twee rijbanen voor eerst te bestemmen voor het openbaar vervoer en overige autoverkeer af te wikkelen op de andere rijbaan. Op deze wijze kunnen de effecten van invoering van stadsboulevards op het autoverkeer en daarmee voor het openbaar vervoer ingeschat worden. Wij zullen ook de ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend volgen voor het effect op het openbaar vervoer. **Algemeen** Tot slot de vraag of de omliggende gemeenten betrokken zijn bij dit mobiliteitsplan, vanwege de gevolgen voor hen.	

49	Met veel interesse hebben wij kennis genomen van het Concept Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Utrecht 2015-2025: Slimme Routes. Slim Regelen, Slim Bestemmen. In regionaal verband heeft u reeds een reactie ontvangen met daarin een gezamenlijke reactie op hoofdlijnen van het rapport. Graag willen wij aanvullend een aantal zaken nader bij u onder de aandacht brengen. Algemeen Allereerst complimenteren wij u met deze nota. De nota is inspirerend om te lezen; er wordt een krachtige visie uiteen gezet die degelijk onderbouwd is aan de hand van onderzoeksgegevens. Het stuk is consequent geschreven met de benodigde aandacht voor de wisselwerking tussen ruimtelijke kwaliteit en mobiliteit. De kern van de regio ligt naar onze mening voor een groot deel in de diversiteit aan ruimtelijke kwaliteit gecombineerd met de bereikbaarheid. Het verder definiëren hiervan en kiezen versterkt deze kracht. Bereikbaarheid vanuit de regio Veel van onze inwoners reizen dagelijks naar werk- en onderwijsplekken in de stad Utrecht. U hebt de ambitie om verplaatsingen van minder dan 15 kilometer zoveel mogelijk per fiets te laten afleggen. Dit vergt investeringen in optimale fietsinfrastructuur. Graag werken wij samen met u aan een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk, bijvoorbeeld in het gezamenlijk met u op te stellen regionale pakket mobiliteitsmaatregelen. Binnen het document spreekt u van een systeemsprong van het Openbaar Vervoer. Ons is in onvoldoende mate duidelijk wat nu daadwerkelijk wordt beoogd met deze systeemsprong buiten de reeds ingezette beleidsmatige ontwikkelingen, zoals verwoord op pagina 33. Wij willen graag een nadere toelichting. Voor de bereikbaarheid van een aantal geconcentreerde plekken	**Bereikbaarheid vanuit de regio** Wij werken graag met u samen aan fietsmaatregelen, zowel in het samenstellen van het regionale pakket als praktische afstemming tussen projecten op routes tussen onze gemeenten. De systeemsprong OV omvat vooral de sprong naar beter benutten van verschillende knooppunten en de sprong naar grotere voertuigen, veelal tram.In het Mobiliteitsplan is het hoofdstuk OV nog aangepast. Daarbij benadrukken wij nog meer hoe belangrijk wij OV-bereikbaarheid, en dus ook OV-doorstroming vinden in onze ambitie. De manier waarop verschilt van route tot route én van plek tot plek. In afzonderlijke projecten krijgt dit invulling. **Bereikbaarheid USP** Ook rondom het USP versterken wij graag de samenwerking met u. Voor de fietsverbindingen buiten onze gemeentegrenzen hebben wij aangesloten op het regionale fietsnetwerk uit de mobiliteitsvisie van de provincie Utrecht. Wij achten verbetering van de fietsverbinding met Zeist belangrijk, maar uiteraard dienen bij de uiteindelijke keuze daarover ook andere belangen meegewogen te worden. **Vermindering of verplaatsing autoverkeer** Uit onze analyses op hoofdlijnen blijkt dat de verschuiving naar buiten toe niet heel groot is, omdat mensen volgens berekeningen met de rekentool ook overstappen naar fiets en OV. In december hebben wij nog aanvullende gegevens op internet geplaatst, waarin ook voor een aantal wegen in omliggende gemeenten is aangegeven of het verkeer er door ons plan sterk af- of toeneemt. Dit blijkt niet het geval. Bij de verdere uitwerking van projecten en het verkeersmanagement zullen wij uiteraard ook oog hebben voor wat er om ons heen gebeurt. Het is niet ons doel de problemen te verleggen naar buurgemeenten. Sterker, we moeten zoeken oplossingen waar we beiden beter van worden.

	(Centrum/Stationsgebied en USP/Uithof) is OV kansrijk en belangrijk. Wij hebben zorgen over de doorstroming en de toegankelijkheid van het OV op de belangrijke OV-corridors tussen regiogemeenten en centrum. Niet altijd is op die corridors aparte bus-infrastructuur beschikbaar en in sommige corridors worden wegen mogelijk afgewaardeerd. Hoe gaat u hierbij om met de regionale reizigers die hun bestemming in het centrum hebben? Wat zijn de gevolgen voor de doorstroming, van het OV op die corridors? Wanneer dit leidt tot het onder druk komen te staan van de betaalbaarheid van het OV mag dit niet ten koste gaan van de regionale OV-bereikbaarheid en kwaliteit in de meest brede zin van het woord. Graag vernemen wij van u hoe u op deze corridors de kwaliteit en toegankelijkheid van het OV wil waarborgen met in achtneming van de regionale OV-bereikbaarheid. Bereikbaarheid Utrecht Science Park Onze organisaties en de Provincie Utrecht werken reeds samen aan de bereikbaarheidsopgave van het Utrecht Science Park. Via de Oosttangent (lijn 72/265) en de snelfietsroute Bilthoven - USP/Uithof wordt reeds ingezet om Utrecht Centraal en de verbindingen naar het USP/Uithof te ontlasten. Hiermee leveren wij een bijdrage aan de regionale bereikbaarheid, versterking van het USP en tegelijkertijd een versterking van onze eigen mobiliteitsopgaven. Deze samenwerking versterken wij graag, mede om invulling te geven aan de uitrol van het gewenste sternetwerk in de regio. Hiervoor is wel noodzakelijk dat wij worden betrokken bij de OV-MIRT studies die momenteel worden verricht. Naar onze mening is het niet wenselijk om huidige kansen te laten schieten. Zoals reeds aangegeven is de balans tussen de ruimtelijke kwaliteit en mobiliteit van groot belang. Hierbij mogen wij niet uit het oog verliezen dat tussen onze gemeenten een kwetsbaar gebied aanwezig is met de nodige recreatieve en ecologische belangen. Deze kernkwaliteiten dienen dan ook in zijn totaliteit te	

	worden meegewogen bij de verdere uitwerking van de mobiliteitsopgave. Om deze reden achten wij een fietsverbinding binnen onze gemeente ten oosten van de A27/A28, zoals voorgesteld in het GVVP, niet wenselijk. Wij vragen dan ook hoe u aankijkt tegen de integratie van deze belangen bij de verdere uitwerking van de mobiliteitsopgaven. Vermindering of verplaatsing van autoverkeer? Voor diverse verspreid liggende en minder geconcentreerde werkgelegenheidslocaties, alsmede voor een heel scala aan andere verplaatsingen in Utrecht en in de regio blijft de autobereikbaarheid van groot belang. Hoewel wij begrijpen dat de gemeente Utrecht probeert om die auto's zoveel mogelijk op de Ring Utrecht te laten rijden, is het van belang dat iedereen deze locaties zonder al te veel vertraging kan bereiken. In het document onderbouwt u deze kwantitatieve effecten voor de wegen die in het wegbeheer van Utrecht zijn. Wij maken ons echter grote zorgen over de kwantitatieve effecten op de wegen die buiten Utrecht zijn gelegen. Kunnen onze inwoners straks nog via de Biltse Rading de A27 op, leidt het niet tot meer sluipverkeer op de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan of door het Oude Dorp in De Bilt? Wij vragen u dan ook om deze kwantitatieve effecten eveneens inzichtelijk te maken op regionale schaal. Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.	

50	Wij constateren dat er veel aandacht is voor de bereikbaarheid van Utrecht vanuit de regio. Binnen de stad wordt men gestimuleerd gebruik te maken van de fiets. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de meeste mensen kunnen fietsen. Zij die dat niet kunnen, kunnen gebruikmaken van bussen en trams. Volgens het plan zal dat een kleine groep zijn. Daarmee wordt naar onze mening te weinig aandacht besteed een een goed openbaar vervoer door de stad. Het is nu al zo dat men, om te reizen van wijk A naar wijk B, vaker moet overstappen dan voorheen en niet altijd op eenvoudige wijze. Wij voorzien grote problemen voor onze doelgroep, blinden en slechtzienden, als dit een trend is die nog verder doorzet. Wij zijn ook van mening dat de groep die gebruik zal maken van het openbaar vervoer binnen de stad groter is dan u denkt. Buiten onze doelgroep denken we hierbij aan mensen in een rolstoel, ouders met kinderwagens en anderen die niet kunnen fietsen. We vragen u daarom met klem om alles in het werk te stellen om onze stad goed doorgankelijk te houden voor iedereen.	Wat betreft het openbaar vervoer sluit de gemeente zich aan bij de Regionale OV Visie. Daarin kiest de regio voor een OV-netwerk van hoge kwaliteit. Dat wil zeggen: berekend op de groei (capaciteit), betaalbaar (voor reiziger en regio), toegankelijk en duurzaam. Het OV-aanbod wordt vooral gericht op de wensen van de reiziger. Daarnaast wordt ingezet op díe reisrelaties waar openbaar vervoer een duidelijke toegevoegde waarde heeft. Daarbij gaat het om díe relaties waar het OV-aanbod substantiële aantallen reizigers kan trekken en concurrerend is met de auto. Dit zijn vooral de langere afstanden, gebieden met hoge dichtheden (inwoners, werknemers, scholieren, bezoekers) en de spitsuren. Het OV-netwerk dat bij deze keuzes ontstaat, draagt op een groot aantal plekken ook bij aan de behoefte aan reisrelaties binnen de stad; van wijk naar wijk. Waar deze verbindingen ontbreken is een aanvullend fijnmaziger netwerk gewenst als alternatief voor de fiets en voor mensen met een beperking, maar ook met veel bagage, kinderwagens of mensen die gewoon wat minder goed ter been zijn. Op verbindingen waar inderdaad voldoende vraag naar vervoer is kan dit met reguliere buslijnen. Op andere verbindingen is een passende maatwerkoplossing gewenst. Het fijnmazige, wijkontsluitende vervoer richt zich op belangrijke bestemmingen als winkelcentra, ziekenhuizen, voorzieningen en arbeidsplaatsen. Verder worden per zomer 2016 meer buslijnen gekoppeld bij Utrecht CS, wat voor veel reizigers een overstap scheelt.

51	Middels deze brief reageren wij op het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, specifiek op de geplande doorfietsroute langs het spoor Utrecht-Amsterdam. Als aanwonenden zijn wij tegen het geplande fietspad over de groenstrook langs het spoor tussen station Zuilen en de Demka brug achter het Julianapark en Elinkwijk. Deze strook is bestemd als ecologische zone en groene ecologische verbinding. Afwijken van het huidige bestemmingsplan Zuilen, door het aanleggen van een fietspad, zal onevenredig afbreuk doen aan de ecologische en natuurwaarden van deze groenstrook. Daarnaast zal het geplande fietspad onevenredig afbreuk doen aan de woonsituatie van aanwonenden en de sociale veiligheid. Wij vrezen voor: - Privacy aantasting voor alle aanwonenden, omdat het fietspad direct achter de achtertuin zal gaan lopen; - Meer onveiligheid voor alle aanwonenden, doordat de woningen beter toegankelijk worden voor inbrekers; - Aantasting van de woonsituatie voor alle aanwonenden, door (a) verkeerslawaai van brommers, scooters en mensen, (b) lichtvervuiling door lantaarnpalen en koplampen achter de woningen, (c) zwerfafval wat onvermijdelijk over hekken bij aanwonenden zal worden gegooid, en (d) verstoring van het groen en de dieren bij het huis; - Financiële gevolgen voor alle aanwonenden, doordat bovengenoemde nadelen onvermijdelijk zullen leiden tot een daling van de waarde van de woningen. Wij zijn van mening dat de geplande doorfietsroute aan de andere kant van het spoor over de Vlampijpzone een goed alternatief is voor de Amsterdamsestraatweg. Dit biedt een goede verbinding tussen station Zuilen en de Demka brug, zonder aantasting van de woonsituatie van aanwonenden, en met minder impact op natuur en milieu	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals privacy, veiligheid, verkeerslawaai, lichtvervuiling, groen en dieren aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder

52	Inleiding We gaan graag in op de uitnodiging van het college om onze mening over de beleidsnota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) te geven. We zijn positief over de richting die het college voorstelt. Veel meer ruimte voor fietsers/ voetgangers, OV voor mensen die daarvan afhankelijk zijn, alleen nog 50 km/uur op de stedelijke verbindingswegen en op alle andere wijk- en buurtstraten 30 km/uur en auto's te gast. Deze uitgangspunten ondersteunen wij van harte. Maar we zijn ook kritisch op een aantal concrete punten, zowel voor de stad Utrecht als geheel als specifiek voor onze wijk Ondiep. Onze aanbevelingen vindt u hieronder. Omdat het college participatie van de Utrechtse stadsbewoners als speerpunt heeft, nemen we aan dat het college ook bereid is met ons in gesprek te gaan over onze aanbevelingen en samen met ons een concreet plan van aanpak op te stellen en uit te voeren. Voor de hele stad 1) Verhoog en concretiseer het ambitieniveau Het concrete ambitieniveau van het college is teleurstellend laag. De effecten van alle maatregelen in SRSRSB leiden tussen 2015 en 2025 tot een kleine vermindering van het autogebruik (van 42% naar 40%) en een geringe stijging van het fietsgebruik (van 38% naar 40%) binnen het totaal aantal verplaatsingen. Het aandeel OV blijft gelijk. (SRSRSB 89). Dit is ver verwijderd van de 'systeemsprong' die het college zegt voor ogen te hebben (SRSRSB 9). Verhoog dus het ambitieniveau en maak dan ook de doelstellingen concreet en meetbaar (SMART). 2) Vervang OV per bus voor een innovatieve OV-mix De noodzakelijke systeemsprong komt wél binnen bereik indien openbaar vervoer per bus wordt vervangen door efficiëntere vormen van collectief vervoer. Vervoer per	VOOR DE HELE STAD 1. Verhoog en concretiseer het ambitieniveau Uit de verkeerscijfers bij het mobiliteitsplan blijkt dat verschuiving in keuze voor een vervoerswijze beperkt is. Echter door de grote aantallen en afstanden is de verschuiving wel degelijk substantieel. 2. Vervang OV per bus door een innovatieve OV-mix Utrecht kiest voor een OV-aanbod dat gericht is op de wensen van de reiziger die kan kiezen voor de auto. Ook wordt ingezet op reisrelaties waar openbaar vervoer een duidelijke toegevoegde waarde heeft. Daarbij gaat het om relaties waar het OV-aanbod substantiële aantallen reizigers trekt en concurrerend is met de auto. Dit zijn in veel gevallen de langere afstanden, gebieden met hoge dichtheden (inwoners, werknemers, scholieren, bezoekers) en de spitsuren. Op zeer sterke reisrelaties, zoals tussen station Utrecht Centraal en De Uithof, kunnen bussen worden vervangen door tram. Op verbindingen die onvoldoende reizigers trekken voor een reguliere buslijn, is een passende maatwerkoplossing inderdaad het meest effectief en gewenst. De gemeente stimuleert ondernemers om met vernieuwende concepten te komen en biedt ruimte voor innovaties. De gemeente wil daarbij gebruik maken van initiatieven uit de maatschappij die financieel haalbaar zijn. Een concreet voorbeeld hiervan is de huidige aanpak via de Social Impact Factory. Nieuwe organisaties konden een concreet voorstel indienen. De beste ideeën worden binnenkort gekozen, en ondersteund door de gemeente. In maart 2016 zullen deze met pilots starten. In november 2016 worden de pilots geëvalueerd. Hierbij wijzen we geen experimenteergebieden aan, omdat dit beperkingen kan leggen aan de creativiteit en financiële haalbaarheid van nieuwe concepten. Ook ondernemers en bewoners in Ondiep nodigen we van harte uit om met vernieuwende concepten te komen en met de gemeente te bespreken wat ervoor nodig is om deze te laten slagen.

	bus heeft van alle vervoersvormen in/om de stad verreweg de hoogste maatschappelijke kosten (SRSRSB 9). Reguliere buslijnen zijn de slechtst denkbare oplossing voor wijkontsluitend vervoer (SRSRSB 36). Als het college echt een substantiële mobiliteitsverandering nastreeft, is vervanging van busvervoer door (een combinatie van) andere collectieve vervoersvormen de meest effectieve maatregel. Omdat de economische afschrijving van busmaterieel 6 jaar is, geeft dat het college vanaf nu ongeveer 5 jaar de tijd om het busvervoer te vervangen door een OV-mix die automobilisten wél verleid om de auto te laten staan. Busvervoer doet dat aantoonbaar niet, dus investeer de schaarse middelen in slimmer collectief vervoer. 3) Overweeg een metronet In de nota beschouwd het college 'OV' als één homogene vervoersvorm. Maar er zijn duidelijke verschillen in maatschappelijk kosten van de OV-vormen. De collectieve vervoersvorm met de laagste maatschappelijke kosten is de metro. In plaats van een tram door de binnenstad, kan nog beter gekozen worden voor een metro. Voeg de metro dus toe als een van de te onderzoeken opties in de regionale OV-verkenning (SRSRSB 35). De twee andere HOV-assen kunnen op termijn op die metrolijn worden aangekoppeld. Als Utrecht de komende decennia blijft doorgroeien zoals voorspeld, is een metronet een serieuze oplossing voor mobiliteitsproblemen (SRSRSB 5). 4) Geef fiets prioriteit op alle buurtstraten, niet het OV In de nota staat dat 30 km/uur de standaard wordt op alle wegen, behalve de stedelijke verbindingswegen, tenzij dit op gespannen voet staat met OV en/of hulpdiensten (SRSRSB 41). Dit is in strijd met de gekozen prioriteit voor fietsen en lopen. Het is erg onlogisch een vervoersvorm met de allerhoogste maatschappelijke lasten (bus) op buurt- en wijkstraten voorrang te geven op vervoersvormen met de laagste maatschappelijke kosten. Als er spanning is tussen fiets en bus op een buurt- of wijkstraat, geef dan de fiets altijd prioriteit. Het is veel veiliger voor	3. Overweeg een metronet De stedelijke regio Utrecht is te kleinschalig voor invoering van een metrosysteem. Daarnaast bestaat het OV-systeem uit lange afstand treinvervoer (intercity), regionaal treinvervoer (Randstadspoor), tram en bus. Het invoeren van nog een OV-systeem draagt niet bij aan efficiënt openbaar vervoer. 4. Geef fiets prioriteit op alle buurtstraten, niet het OV Fietsverkeer is het mobiliteitsplan het primaire vervoermiddel in de stad. Openbaar vervoer maakt zoveel mogelijk gebruik van routes over eigen infrastructuur en verbindingswegen. Op plekken waar dat niet mogelijk is, kijken we naar de belangenafweging tussen alle verkeersstromen. 5. Geen uitzondering voor hulpdiensten op buurtstraten De centrum- en wijkstraten binnen de wijken en in het A-gebied zijn bedoeld voor het laatste stukje van de reis. Wie met de auto komt, is welkom, maar de inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 km/u, tenzij dit op gespannen voet staat met bijv. nood- en hulpdiensten of openbaar vervoer. 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. 6. Stimuleer elektrisch vervoer veel meer In het mobiliteitsplan wordt nog een apart kader opgenomen over innovatieve en technologische ontwikkelingen. 7. Betrek wijkbewoners direct bij de planvorming De gemeente voert voor alle relevante projecten op stedelijk-, wijk-, buurt- en

	fietsers en overstekende voetgangers als bussen 30 km/uur rijden. Op deze wijze vormt de bus ook een snelheidsremmend object voor auto's. Alleen op buurt- en wijkstraten met vrijliggende fietspaden kan eventueel een uitzondering worden toegestaan. 5) Geen uitzondering voor hulpdiensten op buurtstraten Hulpdiensten hoeven zich in noodgevallen niet aan de maximum snelheid te houden. Dus handhaaf 30 km/uur op alle buurt- en wijkstraten en richt - indien noodzakelijk - op geselecteerde routes het wegprofiel zo in dat hulpdiensten in noodgevallen harder dan 30 km/uur kunnen rijden. 6) Stimuleer elektrisch vervoer veel meer Een systeemsprong maken betekent ook dat elektrisch vervoer met veel meer maatregelen dan nu in de nota staan, moet worden gestimuleerd. De gemeente kan bijvoorbeeld parkeertarieven verhogen voor vervuilers en verlagen voor zuinige en schone auto's, uitstooteisen stellen aan transport de stad in, de milieuzone uitbreiden tot alle A-zones (SRSRSB 11), niet-elektrische brommers en scooters weren uit de milieuzone, enzovoort. Neem veel meer concrete maatregelen om elektrisch vervoer te stimuleren en vervoer op fossiele brandstoffen te ontmoedigen. Regulier busvervoer vervangen door elektrische vormen van vervoer (zoals elektrische OV-fietsen) zou een uitstekende maatregel zijn. 7) Betrek wijkbewoners direct bij de planvorming Werk vanaf de start samen met wijkbewoners, zodat bewoners binnen de kaders van het SRSRSB en onder begeleiding van de gemeente zelf hun wijk opnieuw kunnen inrichten. Dit vergroot de betrokkenheid van bewoners en helpt mee aan een snelle acceptatie van de te nemen maatregelen. Trek lering uit wat goed en moeizaam ging in eerdere participatietrajecten, zoals de wijze waarop bewoners van Pijlsweerd en Ondiep in verkeerswerkgroepen met de gemeente hebben samengewerkt rond de	straatniveau participatie met betrokkenen. SPECIFIEK VOOR ONDIEP 1. Leidt gebiedsvreemd verkeer via de stedelijke verbindingswegen Utrecht zal maatregelen treffen om te zorgen dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, gaat rijden via de snelwegen. Ook moet autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de snelwegen, om alleen het laatste stukje door de stad te rijden (rijden via de juiste invalsroute). 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 km/u. Dit ondersteunt het beleid dat autoverkeer zo veel mogelijk via de snelwegen naar de bestemming rijdt. 2. Wijs één wijkontsluitingsroute aan voor Ondiep Naast de stedelijke verbindingswegen kent het mobiliteitsplan centrum- en wijkstraten. Deze centrum- en wijkstraten binnen de wijken en in het A-gebied zijn bedoeld voor het laatste stukje van de reis. Er wordt binnen wijken geen onderscheid gemaakt naar wijkontsluitingswegen en 'andere wegen'. 3. Start in Ondiep direct met innovatief wijkontsluitend OV Zie beantwoording 'Voor de hele stad' onder punt 2. 4. Richt alle straten in Ondiep fietsveilig en fietsvriendelijk in Zie beantwoording 'Voor de hele stad' onder punt 4. 5. Betrek bewoners van Ondiep direct bij de planvorming De gemeente voert voor alle relevante projecten op stedelijk-, wijk-, buurt- en

	knip bij de Monicabrug (die een knijp werd). Specifiek voor Ondiep Ondiep is een kleine wijk van krap 0,5 km2 met nog geen 5000 inwoners, verdeeld over 2650 huishoudens. (WistUdata 2015). Het totaal aantal auto's met een standplaats in de wijk is ongeveer 1450, zo'n 0,5 per huishouden (CBS 2012). Toch wordt Ondiep doorsneden door drie wegen/routes waar erg veel auto's rijden (Royaards van den Hamkade, Laan van Chartroise, en Loevenhoutsedijk- Anton Geesinkstraat- Omloop- Ahornstraat). Daarnaast lopen er twee assen uit de verkeershoofdstructuur ten noorden en oosten langs Ondiep, de Marnixlaan en de Brailledreef. Ten westen ligt de eveneens zeer drukke Amsterdamsestraatweg. Al deze wegen liggen op zeer korte afstand van elkaar. Op de genoemde buurtwegen alleen al rijden per etmaal meer dan 30.000 motorvoertuigen (mvt). Op de stedelijke verbindingswegen langs Ondiep rijden bijna 40.000 mvt per dag. Stel dat alle inwoners van Ondiep op dezelfde dag de auto nemen en binnen een etmaal terugkeren, dan zijn dat nog geen 3000 mvt-bewegingen in een etmaal. In werkelijkheid rijden er dagelijks via buurt- en wijkstraten in Ondiep meer dan 10 keer zoveel auto's. Dit is dus bijna uitsluitend sluip- of doorgaand verkeer, zonder bestemming in de wijk. Dat dit ten koste gaat van het leefklimaat in de wijk, lijkt ons duidelijk. Het ambitieniveau van het college is naar onze mening veel te laag om het leefklimaat in Ondiep te verbeteren. Het aantal auto's dat dwars door Ondiep rijdt moet veel verder omlaag dan de kleine procentuele vermindering die nu in het SRSRSB (pag. 89) staat. Wij doen de volgende aanbevelingen om ook in Ondiep een 'systeemsprong' te maken. 1) Leidt gebiedsvreemd verkeer via de stedelijke verbindingswegen Gebiedsvreemd autoverkeer moet om Ondiep heen worden geleid, via de stedelijke	straatniveau participatie met betrokkenen.

	vebindingswegen Marnixlaan - Brailledreef - Kardinaal de Jongweg/Talmalaan en Marnixlaan - Sint Josephlaan - Cartesiusweg e.v. (SRSRSB 39). Dit kan door een adequatere bewegwijzering, routeplanners en stoplichtdosering worden ondersteund. Door tegelijkertijd alle buurt- en wijkstraten in Ondiep in te richten als 30 km/uur-wegen, worden deze wegen minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer en stimuleert dat het gebruik van de gewenste vervoersvormen lopen, fietsen en OV. 2) Wijs één wijkontsluitingsroute aan voor Ondiep In Ondiep zijn ondanks het geringe oppervlak en het relatief klein aantal bewoners maar liefst drie officiële 'wijkontsluitingswegen' aangewezen (GVVP 2005). Een van de drukste routes door Ondiep (Loevenhoutsedijk-Anton Geesinkstraat) fungeert daarnaast de facto als onofficiële ontsluitingsweg. Één ontsluitingsweg is voor een kleine wijk als Ondiep meer dan voldoende, en het vermindert de overlast op alle andere wegen aanzienlijk. De enige route waar het wegprofiel voldoende ruimte biedt aan alle vervoersvormen om relatief veilig van, naar en door Ondiep te rijden is via Nijenoord - Ahornstraat - Royaards van den Hamkade. Als op de Ahornstraat vrijliggende fietspaden worden aangelegd, dan is de gehele route geschikt als ontsluitingsroute van en naar de wijk. Richt deze route in als enige wijkontsluitingsroute voor Ondiep, voor zowel auto's, bus, goederenvervoer als hulpdiensten. De Van Egmondkade kan weer worden opengesteld voor twee richtingen, waardoor er ook aansluiting is op de stedelijke verbindingsweg Burgemeester van Tuyllkade. Door slimme dosering en inrichting kan het aantal auto's op de ontsluitingsroute beheersbaar blijven tot een voor de wijkbewoners aanvaardbaar maximum. 3) Start in Ondiep direct met innovatief wijkontsluitend OV Vervoer per bus heeft van alle vervoersvormen in/om de stad verreweg de hoogste maatschappelijke kosten (SRSRSB 9). Reguliere buslijnen zijn de slechtst denkbare	

	oplossing voor wijkontsluitend vervoer (SRSRSB 36). Wijs Ondiep aan als experimenteergebied voor nieuwe concepten voor wijkontsluitend vervoer . Vervang in overleg met wijkbewoners de bus binnen 5 jaar door een OV-mix met veel lagere maatschappelijke kosten en veel hogere verleidingskracht. Schrappen van busroutes levert heel veel extra leef- en ademruimte op en heel veel financiële ruimte voor een andere inrichting van de wijk. 4) Richt alle straten in Ondiep fietsveilig en fietsvriendelijk in Door het terugbrengen van het aantal ontsluitingsroutes tot één geschikte route en het vervangen van regulier busvervoer door een slimmere OV-mix ontstaat veel ruimte om alle buurstraten en -wegen in Ondiep opnieuw in te richten als 30km/uur wegen voor fietsers en voetgangers als dé hoofdgebruikers. Dit zal het leefklimaat in Ondiep en de gezondheid van de wijkbewoners zeer ten goede komen. De Laan van Chartroise is een geschikte weg om te experimenteren met de meest optimale inrichting en innovatieve oplossingen (SRSRSB 43). Momenteel is de Laan gevaarlijk. Alleen al In 2015 hebben er drie ongelukken met (ernstig) letsel plaatsgevonden, de straat is niet ingericht naar de veilig geachte normen voor fietsers en ook de problemen rondom kinderen halen en brengen bij de Rietendakschool zijn hardnekkig. De [inspreker] heeft actief geparticipeerd in de activiteiten rondom de Knip bij de Monicabrug en er ligt een haalbaar en breed gedragen plan voor aanpassingen aan de Laan dat de [inspreker] samen met een gemeentelijke verkeersadviseur van de wijk heeft opgesteld . 5) Betrek bewoners van Ondiep direct bij de planvorming Werk bovenstaande aanbevelingen voor Ondiep vanaf de start samen met bewoners van Ondiep uit, zodat zij binnen de kaders van het SRSRSB en onder begeleiding van de gemeente aan concrete resultaten kunnen werken die worden gedragen door de buurt. De [inspreker] zet zich hier graag voor in.	

53	Complimenten voor de nota. Zeer lezenswaard en ik deel de ambities en keuzes die er in gemaakt worden. Ik mis echter 1 onderwerp dat naar mijn mening niet mag ontbreken en dat is klimaatadaptatie, ofwel Slim Inrichten. Het gaat daarbij om de relatie met klimaatverandering en de noodzaak de fysieke omgeving daarop voor te bereiden. In de nota staat een heel programma aan fysieke uitvoeringsprojecten genoemd, maar er wordt geen koppeling gelegd en aandacht besteed aan klimaatadaptatie in de vorm van feitelijke ruimtelijke inrichting. Dat is naar mijn mening een gemiste kans. Aanpassing van de ruimtelijke inrichting aan klimaatverandering zal over het algemeen moeten plaatsvinden door een koppeling te leggen met ingrepen in de ruimtelijke inrichting om andere redenen dan klimaatverandering, omdat er geen aparte budgetten voor klimaatadaptatie beschikbaar zijn. Het zogenaamde meekoppelen met andere investeringen of ingrepen in de gebouwde omgeving. Als bijvoorbeeld het riool vervangen moet worden, dan is het aangewezen moment om ook de vraag te beantwoorden hoe de straat opnieuw ingericht moet worden om hevige regenbuien in de toekomst op te kunnen vangen die de rioolcapaciteit te boven gaan. Bijvoorbeeld door een holle straat aan te leggen in plaats van een bolle straat, zoals meestal het geval is. Klimaatverandering zal ook voor Utrecht betekenen dat de stad in de toekomst te maken krijgt met: - meer zeer hevige regenbuien met als gevolg wateroverlast; - lange(re) periodes van (extreme) droogte, waardoor de grondwaterstand kan dalen met mogelijk verdroging van groen en ongelijkmatige zetting van de bodem (en met kans op aantasting van houten funderingen) als gevolg; - toenemende kans op hittestress, wat inhoudt dat het verblijf - zeker in een steeds verder verdichtende stad - onaangenaam wordt, vooral als 's nachts de temperatuur hoog blijft als gevolg van de versteende ruimtelijke inrichting.	Deze nota legt de hoofdlijnen van beleid vast voor mobiliteit en de inpassing van mobiliteit in de openbare ruimte. Het is echter geen compleet (openbare) ruimte beleid. Klimaatbestendig bouwen krijgt daarom geen plek in deze nota. Dat wil niet zeggen dat de gemeente Utrecht klimaatbestendig bouwen en inrichten geen belangrijk onderwerp vindt. Zoals u terecht stelt heeft de gemeente Utrecht momenteel nog geen speciaal plan voor klimaatadaptie. Het beleid voor het omgaan met extreme neerslag is vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019. Voor de andere thema's droogte, hitte en veiligheid tegen overstroming wordt momenteel zowel lokaal als regionaal beleid ontwikkeld. De gemeente Utrecht heeft in 2014 twee intentieverklaringen ruimtelijke adaptatie getekend. Een landelijke en een regionale. Met de landelijke ondertekening onderschrijft de gemeente Utrecht de landelijke doelstellingen. In de regionale verklaring beloven zeven gemeenten, het waterschap, de provincie Utrecht en de veiligheidsregio in de regio Utrecht de komende jaren samen te werken om de regio nog klimaatbestendiger te maken. Verder hanteert Utrecht een pragmatische aanpak, waar bij concrete projecten zoveel mogelijk verschillende doelen aan elkaar worden verbonden (zoals u ook voorstelt) en zo ons geld efficiënt te besteden. Ook is de klimaataanpak in Utrecht vertaald in gezonde verstedelijking en wordt het expliciet meegenomen in de nog vast te stellen kadernota Openbare ruimte.

	Slim Inrichten betekent hiermee rekening houden bij investeringen en activiteiten die in de gebouwde omgeving worden ondernomen. In september 2014 is de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie genomen door het Kabinet en is deze in een Bestuursakkoord met IPO, VNG en UvW vastgelegd. Daarin zijn als doelen gesteld dat in 2020 klimaatadaptatie is opgenomen in plannen en handelen van partijen werkzaam in de fysieke leefomgeving en dat in 2050 Nederland zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht. Zie onder meer de website van het Deltaprogrogramma Ruimtelijke Adaptatie www.ruimtelijkeadaptatie.nl. De uitvoering van de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' kan daaraan een goede bijdrage leveren. Kortom mijn oproep aan u is om de nota te koppelen aan klimaatadaptatie, en de kansen bij de uitvoering van de nota te benutten voor een klimaatbestendige inrichting van Utrecht. Ik stel u daarom voor om de nota uit te breiden met een 4e slimme ingreep, namelijk Slim Inrichten. De andere grote steden gingen u reeds voor met het opstellen van zelfs speciale plannen gericht op klimaatadaptatie, waarin meekoppelen centraal staat. Amsterdam met onder meer het programma Rainproof (https://www.rainproof.nl/), Rotterdam met Rotterdam Climate Initiative (http://www.rotterdamclimateinitiative.nl/nl/dossier-klimaatadaptatie) en Den Haag met Klimaatbestendig Den Haag (http://www.denhaag.nl/home/bewoners/gemeente/document/Uitvoeringsplan-Klimaatbestendig-Den-Haag.htm). Utrecht, als vierde stad van Nederland, verdient het ook in dit rijtje opgenomen te kunnen worden.	

54	Het document 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (SRSRSB) van 10 november 2015 is het concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht (GVVP) voor de jaren 2015 - 2025. Het definitieve en vastgestelde document zal het uitgangspunt zijn voor bestemmingsplannen (straks omgevingsplannen), waarbij de ruimtelijke ontwikkelingen de capaciteit van de infrastructuur volgen (pagina 10). Daarmee moet Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar blijven. Een van de maatregelen is er op gericht dat het autoverkeer zoveel en zo lang mogelijk op de ring blijft, voordat het afslaat naar de bestemming in Utrecht. Voor Overvecht zijn met name de prognoses voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de Einsteindreef (als wijkontsluitingsweg) relevant, omdat het verkeer op die wegen van invloed is op de leefbaarheid in de wijk. In ons advies/reactie benoemen we eerst enkele algemene punten en vervolgens hanteren wij de volgorde van het document. Algemeen · Het is positief dat in dit GVVP wordt uitgegaan van een groei van de stad waarbij een bandbreedte laag-hoog ruimtelijk scenario is gehanteerd. Ook is het goed dat onderzocht is wat de verschuiving naar vervoerswijze zal zijn in 2025 zonder en met de maatregelen uit SRSRSB. · In het GVVP wordt geen link gelegd met demografische gegevens. Het is daarom niet duidelijk of dit een relatie heeft met vervoersmodaliteiten en meegenomen zijn in de toekomstvisie. · Het document is een beleidsdocument en geldt als juridisch kader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (bestemmingsplannen en in de toekomst de omgevingsplannen). Het is wenselijk om de kaders als puntsgewijze toetsingscriteria uit te werken zodat toekomstige ontwerpen voldoen aan de gestelde eisen. Wij noemen ter illustratie het voorbeeld dat goederenvervoer wordt gescheiden van bezoekersstromen. In een recent ontwerp voor het winkelcentrum Overvecht zou het	**Voetganger** U geeft aan dat Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen alleen rekening houdt met wandelende voetgangers, terwijl er ook recreatieve joggers met een ander tempo zijn. Het mobiliteitsplan gaat inderdaad met name in op de wandelende voetgangers. Echter in de voetgangerskaart staan ook de langere routes (vaak naar buiten de stad) aangegeven. **Fiets** U geeft aan dat de bereikbaarheid van winkels binnen het winkelcentrum Overvecht toegevoegd moet worden aan de lijst met opgaven om het toekomstbeeld te realiseren. Bij het toekomstbeeld hebben we ons geconcentreerd op de confrontatie tussen de verschillende hoofdnetwerken. Voor de fiets zijn naast de hoofdfietsroutes op diverse locaties ook (vaak kleinschaliger) verbeteringen mogelijk zoals comfortverbetering en verbetering van de verkeersveiligheid zoals naar de bestemmingslocatie winkelcentrum. U stelt dat er normen moeten komen voor de zogenaamde buitenmodelfietsen, zoals de verlengde fietsen en bakfietsen, voor zowel fietsenstallingen als fietspaden. Bij de bouw van openbare fietsenstallingen wordt al rekening met buitenmodelfietsen gehouden. Daarbij is het goed om te weten dat de nieuwe werkwijze voor fietsparkeernormen in de nota Stallen en Parkeren dit jaar wordt geëvalueerd. Bij het ontwerpen van openbare ruimte wordt uitgegaan van de landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW. Door grote aantallen fietsers en nieuwe modellen volstaan deze niet in alle situaties in Utrecht. Daarom is in het Actieplan Utrecht Fietst! onder maatregel L6 opgenomen dat we Ateliers organiseren voor verkeersadviseurs en ontwerpers van de gemeente over de fietsvriendelijke inrichting van kruispunten. U vraagt naar het verschil tussen doorfietsroutes en hoofdfietsroutes. De doorfietsroutes zijn een bijzonder onderdeel van het hoofdfietsnetwerk en worden

	bevoorradingsverkeer via het fietspad naar de eindbestemming gaan. Fietsers maken gebruik van het fietspad om het winkelcentrum te bezoeken. Volgens de toetsingscriteria zou zo'n ontwerp aangepast moeten worden. Voetganger · Er is alleen rekening gehouden met wandelende voetgangers, terwijl er ook recreatieve joggers met een ander tempo zijn. Fiets · In de lijst voor het toekomstbeeld staat dat de oversteekbaarheid bij het winkelcentrum Overvecht verbeterd kan worden (nr. 43). Daarnaast dient volgens ons de bereikbaarheid van de winkels voor fietsers binnen het gebied van het winkelcentrum ook verbeterd te worden. Op dit moment zijn er voor fietsers geen veilige toegangswegen binnen het gebied van het winkelcentrum. Deze confrontatie toekomstbeeld met huidige situatie dient te worden toegevoegd aan de lijst. · Utrecht wil fietsstad zijn en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Naast de opkomst van de elektrische fiets, zien we ook steeds meer fietsen aangepast aan de leefstijl en het gebruik. Denk aan de verlengde fietsen met een bak voor of een kinderfietsje achter de bagagedrager. Het is wenselijk en noodzakelijk om rekening te houden met deze verlengde fietsen. Concreet houdt dit in dat er normen moeten komen voor zowel de openbare fietsstallingen (in centrum) als de bepalingen voor fietsstallingen bij woningen en kantoren/bedrijven in de bestemmingsplannen (omgevings-vergunningen). De Nota Stallen en Parkeren van 2013 voorziet hier niet in. Alleen door extra inspanning hier op kan de ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte op termijn worden gewaarborgd. · Daarnaast dienen de normen voor maatvoering voor breedte en bochten van fietspaden/stroken aangepast te worden aan de verlengde fietsen. · Er wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdfietsroute en doorfietsroute. Het verschil is onduidelijk. Zijn er verschillen in fysieke uitvoering? En zijn er	uitgevoerd met hetzelfde kwaliteitsniveau als het hoofdfietsnetwerk. Door de ligging van de routes, zoveel mogelijk buiten de hoofdautostructuur om, vormen ze een aantrekkelijker alternatief (vooral op langere afstand) omdat de fietser minder oponthoud door verkeerslichten heeft en routes vaak gecombineerd kunnen worden met water- en groenstructuren. U stelt dat het goed is om innovatieve oplossingen in te zetten voor de doorstroming van het fietsverkeer. Wij delen uw mening. Ook bij fiets worden nieuwe ontwikkelingen zoals communicatie tussen GSM's en verkeerslichten gevolgd en zo mogelijk gestimuleerd. Het project Happy Biking is een voorbeeld van samenwerking met een innovatieve partij om het fietsen aantrekkelijker te maken. U vraagt zich af of het een foutje is dat op de kaart van pagina 31 de fietsroute op de Belo Horizontedreef ontbreekt, terwijl er wel een fietsroute in het verlengde van de Zamenhofdreef staat. De betreffende kaart bevat de missing links en de belangrijkste knelpunten met andere netwerken. De Belo Horizontedreef is geen van beide en is daarom niet opgenomen. Een gewenste route via de Rioolwaterzuivering is een missing link die gerealiseerd kan worden indien hier aanleiding toe is. **Openbaar vervoer** U pleit ervoor om station Overvecht een knooppuntstatus te geven. In overleg met Provincie en vervoerder worden de mogelijkheden om buslijnen gewenste routes te geven afgewogen. Daarbij heeft de gemeente aandacht voor de wens voor een goede busverbinding tussen Overvecht Noord en Overvecht station, evenals de wens om vanuit de wijk het centrum te kunnen bereiken. Ook werken we samen met de Provincie binnen het regionale programma Beter Benutten Vervolg aan goede voorzieningen op OV-knooppunten U geeft aan dat op stedelijke verbindingswegen moet worden voorkomen dat de

	bijvoorbeeld doorfietsroutes die geen hoofdfietsroutes zijn? • Het is goed als er innovatieve oplossingen ingezet worden voor de doorstroming fietsverkeer. Zie bijvoorbeeld het artikel over 'pratend verkeer' in Stadsblad Utrecht van 9 december (pag 11). In hoofdstuk 4.5 wordt vooral gekeken naar gemotoriseerd verkeer, terwijl juist goede doorstroming voor fietsers automobilisten kan verleiden om de fiets te nemen in plaats van de auto. Wij pleiten er voor om het dynamisch verkeersmanagement voor fietsers te verbeteren. Op dit moment wordt dit ingezet, maar dit vraagt nog optimalisatie. Het is vreemd dat je als fietser moet stoppen waarna de voetgangers in dezelfde richting groen krijgen. • Op de kaart van pagina 31 ontbreekt de fietsroute op de Belo Horizontedreef (naast sportvelden), terwijl er wel een fietsroute staat in het verlengde van de Zamenhofdreef (door gebied Rioolwaterzuivering). Is dat een foutje? Openbaar vervoer • We pleiten er voor om ook Overvecht station een knooppunt status te geven. De functie van het station wordt versterkt door goede infra-verbindingen en voorzieningen op het station (P+R en fietsstallingen). Nu is er geen goede busverbinding tussen Overvecht Noord en Overvecht station. Door een goede verbinding naar Overvecht station ontstaat een goede bus-trein verbinding. Daarnaast is het belangrijk dat het centrum van Utrecht ook met de bus goed bereikbaar blijft. • Bij Stadsboulevards moet worden voorkomen dat bussen in de file komen te staan. Het openbaar vervoer moet gunstig zijn ten opzichte van de auto. Gedacht kan worden aan vrije busbanen. • Om in de toekomst een nog betere infrastructuur te krijgen zou het spoor gebruikt kunnen worden door een lightrail, waarbij er extra opstapplaatsen worden gecreëerd (vergelijkbaar met Randstadrail, waar de trein ook voor stedelijk vervoer wordt ingezet). Zo'n oplossing waarborgt snelle en schone verbindingen. Te denken valt bijvoorbeeld aan een metrolijn Voordorp – Blauwkapel – Overvecht NS – Brailledreef –	doorstroming van het OV vermindert. Dat onderschrijven we. Vrijliggende busbanen passen niet in de inrichting van een stadsboulevard, maar er zijn meer maatregelen om het OV een betere doorstroming te bieden. Bij de vormgeving van kruisingen en opstelvakken zijn optimalisaties voor het OV mogelijk. Zo kan de bus bijvoorbeeld een voorsprong op het overige verkeer krijgen bij verkeerslichten. U mist een toekomstvisie ten aanzien van het gebruik van het spoor door een lightrail. Dit jaar (2016) doen stad en regio Utrecht samen met NS, ProRail en het rijk onderzoek naar mogelijkheden voor doorontwikkeling van het spoorsysteem. Daarbij is het goed te weten dat RandstadRail, het Sprintersysteem van de NS in en rond de provincie Utrecht, van toenemend belang is als OV-systeem binnen de stad Utrecht. Vanaf 2017 gaan veel Sprinters doorrijden over de knoop Utrecht Centraal heen. Bijvoorbeeld van Vleuten en Leidsche Rijn naar Vaartsche Rijn en Lunetten. **Auto** U pleit ervoor de Einsteindreef voorafgaand of tegelijk met de opwaardering van de NRU in te richten als stadsboulevard, om gebiedsvreemdverkeer zo veel mogelijk te voorkomen. Op de wegen die aantakken op de Ring en de NRU streven we inderdaad naar een zo groot mogelijk aandeel bestemmingsverkeer. Dit gebeurt andere door de inrichting van de stedelijke verbindingswegen als stadsboulevard. Zowel in financiële zin als ruimtelijke moeten er keuzen worden gemaakt die leiden tot een uitvoeringsplanning. Gezien de veranderde belasting van wegen in Overvecht na realisatie van de NRU is het logischer de wegen pas aan te pakken na 2023 U stelt dat het wenselijk is om in de kaart met het toekomstige autonetwerk visueel een groter verschil te maken tussen de snelwegen en autowegen. Aangezien het netwerk de functie van wegen weergeeft en niet de snelheid, nemen wij deze suggestie niet over.

	Oudenoord – Utrecht Centrum. Zo'n systeem kan uiteraard ook elders op het spoor worden toegepast. Wij missen deze toekomstvisie of onderzoek ernaar in het GVVP. Auto • De Einsteindreef is de belangrijkste toegangsweg (vanuit het noorden en oosten) naar Overvecht, Zuilen en Oog in Al. Met deze logische en snelle verbinding naar Zuilen en Oog in Al krijgt de Einsteindreef veel gebiedsvreemd verkeer te verwerken. Het herinrichten van het deel Einsteindreef-noord naar stadsboulevard wordt gepland na 2023 (pagina 82). Dat is na de realisatie van de Noordelijke Randweg. Het advies is om zoveel mogelijk gebiedsvreemd verkeer op de Einsteindreef te voorkomen en autoverkeer geen gewoonte te laten aanwenden om via de Einsteindreef naar andere wijken dan Overvecht te gaan. Dat kan worden voorkomen door alternatieven aantrekkelijk te maken en de herinrichting naar stadsboulevard te plannen voorafgaand of tegelijk met de opwaardering van de NRU, tenzij onderhoudswerkzaamheden aan de weg uitgesteld kan worden. In het laatste geval is het kostenefficiënter om de aanpassing later uit te voeren. NB. De Einsteindreef is in 2002/2003 helemaal aangepakt en opnieuw geasfalteerd. • Het is wenselijk om in de afbeelding op pagina 38 visueel een groter verschil te maken tussen snelwegen (100 km/u) en autowegen (80 km/u). Het onderscheid is nu te klein. • Tevens zijn in de afbeelding alleen parkeren in het centrum en P+R (de transferia) aangegeven. Hierdoor lijkt het alsof wordt gestimuleerd om of in de transferia of in het centrum te parkeren. Het is opmerkelijk dat parkeren in het centrum zoveel aandacht krijgt, terwijl het beleid erop gericht is de auto uit de stad te weren. Goederenvervoer Het deel goederenvervoer omvat 2 pagina's. De vorige versie van het GVVP omvatte dit nog 6 pagina's. Het is opmerkelijk dat een visie op goederenverkeer zo beperkt is uitgewerkt, terwijl hier wel veel ontwikkelingen gaande zijn die ook de stad	U vindt het daarnaast opmerkelijk dat in de kaart alleen het parkeren in het centrum en de P+R's zijn aangeven, omdat het beleid is de auto uit de stad te weren. Het beleid in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is er echter niet op gericht de auto uit de stad te weren. Het is erop gericht om het doorgaande autoverkeer in de stad te stimuleren meer via de RING te rijden en daarnaast lopen, fiets en OV aantrekkelijke alternatieven te laten zijn voor autogebruik in de stad. Knooppunten, zoals P+R's, en parkeerlocaties in het centrum spelen daar dus ook een rol in. **Goederenvervoer** U vindt de visie op goederenvervoer te beperkt uitgewerkt. Goederenvervoer komt in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen op 2 plekken aan bod: in hoofdstuk 3 Slimme Routes, maar ook in hoofdstuk 4 Slim Regelen. De onderwerpen die u aangeeft te missen, komen vooral in hoofdstuk 4 aan bod. In het Actieplan Goederenvervoer krijgen deze en andere onderwerpen concreet inhoud. Wat betreft het ontbreken van een aantal winkelcentra in het goederennetwerk: in dit netwerk zijn alleen routes opgenomen naar de grootste winkelgebieden en bedrijventerreinen. Op deze hoofdroutes zijn de goederenstromen het grootst. Hier besteden we indien nodig extra aandacht aan het goederenvervoer. Vervoer naar kleinere winkelcentra loopt via de stedelijke verbindingswegen (netwerk auto). **Mobiliteitsmanagement** U geeft aan dat het goed is om tijdelijke experimenten uit te voeren, en suggereert dat een tijdelijke afkoppeling van de Moldaudreef van de NRU betrouwbare informatie zal geven over de impact. Het tijdelijk afsluiten van de Moldaudreef is echter geen maatregel in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. U pleit er voor dat het ook in Utrecht regel wordt dat 30 km/u (en dus veiligheid) bovenaan staat en dat niet automatisch alle straten waar een bus rijdt hiervan uitgezonderd worden. We zijn het met u eens dat dit geen automatische regel moet

	Utrecht raken. Wij noemen onderstaande punten die missen in de uitwerking: · Goederenvervoer verschillende modaliteiten (weg, water en rails) · Doorgaand goederenvervoer · Goederenvervoer van/naar bedrijventerreinen · Bevoorrading winkelcentra: niet alle winkelcentra zijn opgenomen in de kaart (Overkapel, Gagelhof en De Klop ontbreken in Overvecht) · De levering van producten die online zijn besteld (veel – half lege – transportbusjes in de straten) · Bouwverkeer waar ruimtelijke ontwikkeling gaat plaatsvinden (in Overvecht bijvoorbeeld op de Camera Obscuradreef) · Vervoer gevaarlijke stoffen (externe veiligheid) · Knooppunten goederenvervoer · Doelgroepenvervoer (zie pagina 59 Regionaal Verkeers- en VervoersPlan Provincie Utrecht 2005-2015) Mobiliteits- en verkeersmanagement · Het is goed om tijdelijke experimenten uit te voeren in de openbare ruimte (pagina 61). Hiermee wordt inzicht verkregen in wat succesvol kan zijn en wat niet. Zo zou een tijdelijke afkoppeling Moldaudreef van NRU betrouwbare informatie geven over de impact van die afkoppeling. · De stedelijke verbindingswegen worden 50 km/u. Het is goed dat de snelheid van 30 km/u uitgangspunt wordt in woonwijken. In Overvecht zijn veel wegen ingericht op 50 km/uur. Toch worden er randvoorwaarden aan gesteld vanuit openbaar vervoer. Wij pleiten er voor dat het ook in Utrecht regel wordt dat 30 km/u (en dus veiligheid) bovenaan staat en dat niet automatisch alle straten waar een bus rijdt hiervan uitgezonderd wordt. Zoals het nu in het document beschreven is, is het onduidelijk of straks 30 km/u of OV leidend is. Graag vernemen wij uw reactie op bovenstaande punten.	zijn. Dit is een afweging die per situatie moet worden gemaakt. Daarbij zullen verschillende belangen zorgvuldig tegen elkaar af worden gewogen.

55	Naar aanleiding van het door u gepresenteerde concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht 2015-2025 met als titel Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) – sturen wij u deze reactie. Samen met [andere partners] hebben wij breder naar het stuk gekeken en deze partijen zullen separaat reageren. Deze brief zal zich richten op de auto ontsluiting van de binnenstad. Vooroverleg gestaakt Voor het publiceren van SRSRSB is er vanuit [inspreker en andere belanghebbenden] contact geweest met de ambtenaren die mede SRSRSB hebben geschreven. Om ons onbekende redenen heeft de gemeente dit overleg destijds – ondanks het verzoek vanuit [inspreker en belanghebbenden] om dit niet te doen – eenzijdig gestaakt. Het plan SRSRSB dateert zelf van 10 november jongstleden. Pas op 2 december is er een eerste informatieavond gehouden. Antwoorden op onze vragen volgden pas op 14 december 2015 (aan het einde van de dag). Daarnaast werd een deel van onze vragen niet beantwoord en riep de verstrekte informatie bovendien nog vele vragen op. Voor een dergelijk belangrijk stuk is de informatieverstrekking van te voren, maar ook de inspraak periode (die ook nog voor een belangrijk deel in het kerstreces viel) volstrekt onvoldoende. Van een overheidsorgaan mag worden verwacht dat zorgvuldig met gerechtvaardigde belangen van partijen als [inspreker en belanghebbenden] wordt omgegaan. Rekentool laat teveel onzekerheden Om duidelijkheid te krijgen op de effecten van de diverse maatregelen, is er sinds de publicatie van het plan gevraag om nadere informatie. Deze kan of wil de gemeente niet verstrekken. Typeren is de reactie van [de gemeente]. In haar reactie moet antwoord worden gegeven op een aantal vragen over plaatsen waar door [belanghebbende] problemen worden verwacht. De enige antwoorden die eigenlijk gegeven worden zijn: ‘daar voorziet het model niet in’ en ‘deze gegevens zijn op dit moment niet bekend’. Kortom alleen maar onduidelijkheden. Het lijkt ons dan ook onmogelijk dat het onderhavige verkeers- en vervoersplan voldoende duidelijkheid en zekerheid geeft om de Utrechtse groeiambities waar te maken.	Er heeft met inspreker en andere belanghebbende organisaties een aantal overleggen plaatsgevonden over het mobiliteitsplan . In deze gesprekken is aangegeven wat de mogelijkheden zijn van het model. De gemeente heeft na het laatste overleg in oktober informatie over de input van het verkeersmodel gedeeld. Ook heeft de gemeente in de inspraakperiode nog aanvullende informatie toegezegd, mede naar aanleiding van de vragen. Ook is besloten met inspreker de informatie te delen die in de inspraak ook met anderen gedeeld zou worden. Dit is gebeurd. Expeditie In het mobiliteitsplan is een netwerk voor goederenvervoer opgenomen, dat onder meer het centrum met de snelweg verbindt. Op dit kwaliteitsnet krijgt (de doorstroming van) het vrachtverkeer extra aandacht. Dit betekent dat bij verdere invulling van projecten op dit netwerk voldoende doorstroming voor vrachtverkeer één van de voorwaarden is. Ook werken wij met het bedrijfsleven aan efficiënter goederenvervoer, door bijvoorbeeld op andere momenten of beter gebundeld te werken. Wij werken hier graag met in Hoog Catharijne gevestigde bedrijven en hun vervoerders en leveranciers aan. Contractuele afspraken Dit mobiliteitsplan is niet strijdig met de door de gemeente ingezette lijn. Doel is uiteindelijk om een goede fysieke bereikbaarheid te bewerkstelligen voor alle vervoersmodaliteiten, waaronder de auto. Dat gemeente tracht juist te bewerkstelligen dat het stationsgebied goed bereikbaar blijft. Kwantitatieve onderbouwing Bij de kwantitatieve onderbouwing is gewerkt met de zogenaamde Rekentool. Dit is een instrument gebaseerd op het VRU 3.1 U, maar samen met RWS en provincie geoptimaliseerd met recente telcijfers. Daarna waarna heeft de gemeente speciaal

	Door het thans ontbreken van informatie zie [inspreker] zich genoodzaakt een eigen analyse op te stellen van de toekomstige bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht. Deze is echter niet gereed voor 3 januari 2016. Daar waar mogelijk is op deelgebieden wel getracht een eerste beeld te krijgen van de verkeerseffecten vanuit dit beleidsvoornemen. Onvoldoende capaciteit Catharijnesingel Om toch voor ons zelf inzicht te krijgen in de effecten van SRSRSB hebben wij een eerste, globaal, onderzoek laten doen naar specifiek de Catharijnesingel. Uit deze eerste analyse blijkt reeds dat de voorgestelde wegcapaciteit volstrekt onvoldoende zal zijn om de autobezoeker aan de binnenstad te faciliteren. Een eerste bevinding is dat de plannen met zich meebrengen dat de Catharijnesingel nog slechts een capaciteit zal hebben van 500 auto's per uur. Kijkende naar de 3300 parkeerplaatsen van Hoog Catharijne (P1 t/m P6 en Springweggarage), dan is er minimaal 5 uur nodig om deze garages leeg te laten lopen wanneer deze vol staan. Dit gaat in de toekomst voor grote stagnatie zorgen en een slechte bereikbaarheid van de binnenstad. Dat zal niet slechts gevolgen hebben voor bezoekers van het centrum (binnenstad) en van Hoog Catharijne, maar zeker ook voor bezoekers van het Muziekpaleis. Verdiepingsslag In de afgelopen jaren is het gebruik van de parkeergarages van Hoog Catharijne afgenomen. Dit is onder meer gevolg van slechte bereikbaarheid van de binnenstad door diverse bouwprojecten bij de aanvoerwegen, leegstand in kantoren boven/rond Hoog Catharijne en een economische terugval tijdens in de voorgaande 7 jaren. Er mag vanuit worden gegaan, dat wanneer deze remmende factoren verdwijnen, de parkeervraag weer naar (tenminste) het oude niveau zal teruggaan. Naast het wegvallen van bestaande belemmering, cal de door uw college voorgestane attractievere stad immers leiden tot meer verkeersbewegingen. Daarnaast laten diverse publicaties zien dat er in de komende jaren een stijging zal zijn van het aantal autobewegingen in Nederland. Als belangrijkste redenen worden	voor het mobiliteitsplan in de rekentool aanvullende optimalisaties heeft ingebracht voor het fiets- en OV-systeem. De rekentool is in zijn huidige vorm geschikt voor het schaalniveau van de stad, waar het mobiliteitsplan zich op richt. In de nadere uitwerking zullen ook andere rekeninstrumenten worden ingezet zoals een dynamisch verkeersmodel en een (geactualiseerd) verkeersmodel. Deze geven goede uitspraken op een meer gedetailleerd schaalniveau zoals kruispunten. Ook het dynamische verkeersmodel is ontwikkeld samen met RWS. De rekentool voldoet voor de gemeente om op beleidsniveau beslissingen te nemen: de rekentool geeft inzicht in de verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De uitkomsten zijn niet geschikt voor uitspraken per weg of straat. Desondanks hebben we deze wel gepresenteerd; dit is dus slechts een indicatie. Het mobiliteitsplan doet geen uitspraken op wegvakniveau van beschikbare capaciteit van de Catharijnesingel.

	hier de vergrijzing van de Nederlandse bevolking en toenemend aantal tweeverdieners met het daar aan gekoppelde, verhoogde autogebruik genoemd. Bereikbaarheid voor expeditie verkeer Door alle onduidelijkheden over voldoende wegcapaciteit is er ook de vraag of het expeditieverkeer naar de binnenstad (en dus ook Hoog Catharijne) voldoende is. Voor het goed economisch functioneren van de verschillende functies in de binnenstad, is het cruciaal dat de expeditie ook haar bestemming kan bereiken. Voor zover wij kunnen overzien is heir op geen enkele mogelijke wijze onderzoek naar gedaan door uw college. Haaks op gemaakte afspraken De gepresenteerde wegcapaciteit lijkt bovendien haaks te staan op de tussen de gemeente met [inspreker] gemaakte afspraken. Voor het realiseren van de herontwikkeling van Hoog Catharijne is door de gemeente de verplichting aan [inspreker] opgelegd voor het realiseren van 1.100 extra parkeerplaatsen. Er zijn daarbij ook afspraken gemaakt over een bepaald behoud van wegcapaciteit. Het plan SRSRSB biedt volgens ons dan ook niet de garanteis dat de gemaakte afspraken worden nagekomen. Bij brieven van 2 juni en 2 november jongstleden hebben wij eerder onze zorgen geuit dat wij vrezen dat contractuele afspraken met betrekking tot bereikbaarheid niet door uw college worden nagekomen. Het voorliggende SRSRSB vergroot die zorgen. Wij verzoeken u nogmaals en met klem om deze contractuele afspraken te betrekken bij de planvorming. Samenvattend kunnen we niet anders stellen dan dat SRSRSB (volstrekt) onvoldoende rekening houdt met een voor de stad economisch gezonde autobereikbaarheid. Het is ons uitdrukkelijk verzoek om nog niet door te gaan met het vaststellen van dit belangrijke document en eerst verder onderzoek te doen naar de gevolgen voor die het SRSRSB voor de binnenstad en de ondernemers van die binnenstad zal hebben. Met een groot aantal cruciale punten zoals de autobereikbaarheid van de binnenstad wordt immers onvoldoende rekening gehouden. Daarnaast verzoeken wij nogmaals rekening te houden met de tussen uw gemeente en [inspreker] geldende afspraken, in het bijzonder met betrekking tot de bereikbaarheid.	

56	In deze brief zou ik graag gebruik maken van de mogelijkheid tot inspraak en een reactie geven op het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSR)- specifiek op de in de nota genoemde doorfietsroutes langs het spoor Utrecht-Amsterdam. Wij willen graag bezwaar maken tegen het voorgesteld fietspad tussen station Utrecht Zuilen en de Demka spoorbrug, welke zou lopen over de groenstrook naast het treintalud achter Elinkwijk en achterlangs het Julianapark. Deze groenstrook is bestemd als structureel groen, ecologische groene zone en groene ecologische verbinding. Afwijken van het bestemmingsplan door het aanleg van een fietspad zal afbreuk doen aan de ecologische en natuurwaarden van deze groenstrook. Het is erg zonde om structureel groen te vervangen door asfalt, vooral als de noodzaak ervan ontbreekt. Verder zal het fietspad achterlangs woonhuizen lopen zonder uitwijk mogelijkheden, resulterend in een onveilig fietspad. Uiteraard zal het fietspad ook een impact hebben op de aanwonenden, met verlies van privacy, toename van onveiligheid en toename van verkeerslawaai. Als aanwonenden maken wij ons hier zorgen over en vandaar ons bezwaar. In de nota wordt een tweede parallel lopend fietspad voorgesteld aan de andere kant van het spoor aan de Vlampijpzone. Eén doorfietsroute lijkt zeker voldoende en de route aan de Vlampijpzijde kan een goede verbinding zijn tussen de Demkabrug en station Zuilen, welke sociaal veiliger is, de woonsituatie van aanwonenden niet aantast en milieuvriendelijker is. Ik ben van harte bereid om hierover in discussie te gaan of over mee te denken. Ik verneem graag uw reactie.	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai minder.

57	Bij deze reageer ik op het ter inspraak vrijgegeven 'Het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSR)'. Ik reageer specifiek op de in de nota genoemde doorfietsroutes langs het spoor Utrecht - Amsterdam. Als aanwonende ben ik tegen een fietspad over de groenstrook langs het spoor tussen station Zuilen en de Demka brug achter het Julianapark en Elinkwijk. Deze strook is bestemd als structureel groen, ecologische zone en groene ecologische verbinding. Afwijken van het bestemmingsplan voor aanleg van een fietspad zal onevenredig afbreuk doen aan de ecologische en natuurwaarden van deze groenstrook. Een fietspad hier zal verder onevenredig afbreuk doen aan de woonsituatie van aanwonenden, de milieusituatie, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende grond. Te vrezen valt voor: - Privacy aantasting van aanwonenden; - Onveiligheid door betere toegankelijkheid voor inbrekers maar niet voor politieauto's; - Verkeerslawaai van brommers, scooters en mensen; - Lichtvervuiling door lantarenpalen en koplampen achter de woningen; - Aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende grond door dan noodzakelijke afschermingen; - Verstoring van het groen en de dieren bij het huis. Een fietspad op deze groenstrook is in strijd met de belangen van aanwonenden, natuur en milieu. Een prima doorfietsroute net aan de andere kant van het spoor over de Vlampijpzone is een goed alternatief voor de Amsterdamsestraatweg met een goede verbinding tussen station Zuilen en de Demka brug. Een sociaal veiliger route, zonder aantasting van de woonsituatie van aanwonenden met minder impact op natuur en milieu.	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie.

58	De discussie over een Grifthoekbrug is na het uitkomen van de nota 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' weer actueel. In de nota staat het project in de categorie "vanaf heden uit te voeren". De nota gaat vooral om doorgaande routes voor fietsers en voetgangers. De Grifthoekbrug staat in de nota als een object. Uit de nota wordt niet duidelijk welke functie de Grifthoekbrug dient te vervullen als schakel in een doorgaande verkeersfunctie. Maar er zijn meer bezwaren. Zij worden na een inleiding over de nota, de historie Grifthoekbrug, 2016 en hoe verder, genoemd inclusief een afsluiting met alternatieven. De discussie over een Grifthoekbrug is na het uitkomen van de nota 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' weer actueel. In de nota staat het project in de categorie "vanaf heden uit te voeren". De nota gaat vooral om doorgaande routes voor fietsers en voetgangers. De Grifthoekbrug staat in de nota als een object. Uit de nota wordt niet duidelijk welke functie de Grifthoekbrug dient te vervullen als schakel in een doorgaande verkeersfunctie. Maar er zijn meer bezwaren. Zij worden na een inleiding over de nota, de historie Grifthoekbrug, 2016 en hoe verder, genoemd inclusief een afsluiting met alternatieven. Inleiding Op maandag 16 november heeft het college van de stad een 'Concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht 2015-2025' uit laten gaan. Dat klinkt niet zo spannend, en daarom staat er ook 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar - Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. In de nota staan in totaal 65 korte en lange termijn plannen om onze stad goed bereikbaar te houden. De voorrang voor voetgangers en met name voor fietsers wordt belangrijker ten koste van de wegen die breed zijn en waar door auto's met meer dan 30 km/uur wordt gereden. De gemeenteraad moet zich nog over de nota uitspreken. Het publiek krijgt de gelegenheid tot 3 januari te reageren op de plannen. Ook mijn buurt wordt in de nota genoemd met zoet en zuur. Er zijn buurtplannen voor een viertal locaties, alle	In eerder discussies rondom Grifthoekbrug ging het vooral om een betere voetgangersverbinding tussen Grifthoekgarage en binnenstad. Daarmee zou de aantrekkelijkheid van de garage voor bezoekers van de binnenstad verhoogd worden. Anno 2016 zijn er meerdere aspecten die een rol spelen bij de eventuele realisatie van de Grifthoekbrug. De gevangenis Wolvenplein is intussen gesloten en hier worden nieuwe ontwikkelingen verwacht. Dit biedt nieuwe kansen voor de brug. Qua inpassing van de brug nemen de mogelijkheden toe. Tevens kan de brug een functie krijgen binnen het fietsnetwerk. Het is een aantrekkelijk fietsroute aan de noordzijde van de binnenstad van en naar het noordoosten van de stad en kan voor ontlasting zorgen van de drukke binnenstad route De afweging voor realisatie van een brug voor langzaam verkeer bij het Wolvenplein wordt gemaakt in het kader van de herontwikkeling van de gevangenis Wolvenplein.

	zijn vanaf heden uit te voeren (korte termijn in de nota): • Voorstraat-Wittevrouwenstraat-Biltstraat: verbeteren van de kwaliteit voor snel en veilig fietsverkeer, met herinrichting van de Voorstraat- Wittevrouwenstraat • Wittevrouwensingel: het gedeelte tussen de Biltstraat en de Kleine Singel, voorrang voor de fietser en verkeersluwer voor de auto (bedoelen ze 30 km/uur?) • Wittevrouwensingel: doorfietsroute Om de Binnenstad noord en fietsroute Om de Binnenstad oost • Grifthoekbrug: betere verbindingen binnenstad, voor verblijfskwaliteit, voetganger en fiets Zoet is uiteraard de voorrang voor de fietsers op de route Wittevrouwenstraat en de Wittevrouwensingel. Dat gaat dan mogelijk een beetje zuur voor de autobezitter opleveren, zo zijn de plannen. De Grifthoekbrug is een ander verhaal, daar ligt al een dossier met historie, zie onder. Het is vreemd dat in de nota vooral routes en straten worden benoemd, en de Grifthoekbrug als een object. Maar waarom dit object? Welke betere verbindingen en welke verblijfskwaliteit? Historie Grifthoekbrug De Grifthoekbrug is inmiddels een dossier. Om de geschiedenis een beetje op te rakelen: na de bouw van de Grifthoekgarage in 2005 bleef ze akelig leeg staan. De verbinding tussen de Grifthoek en het centrum laat te wensen over. De schijnbaar lange looproute via de Noorderbrug of via de Wittevrouwenbrug naar de binnenstad werkt ontmoedigend op de eigenlijk toch al te weinig bewegende autobezitter. Dat is de reden dat ondanks de erg hoge parkeertarieven autobezitters toch doorrijden naar het Janskerkhof of de Plompetorengracht. Daar willen we de auto's niet graag. Wat te doen? Het lijkt dat de gemeente worstelt met haar verschillende petten. Ze is eigenaar van de garage en haar exploitatie, bevoegd gezag over vergunningen en bestemmingsplannen, budgethouder voor verkeersmaatregelen, faciliterend voor	

	nieuwe initiatieven en investeerders en hoeder van de belangen van alle burgers. Het ambtelijk apparaat van de gemeente heeft indertijd met de verantwoordelijke wethouder in alle wijsheid besloten dat er maar één oplossing en één plek geschikt zou zijn voor een snelle route tussen de Grifthoek en de binnenstad: direct over de singel naar bolwerk Wolvenburg uitkomend op de Wolvenstraat. Met de eigenaar van bolwerk Wolvenburg en haar gebruiker, het Rijk en Justitie is onderhandeld, de brug moet zo ver weg mogelijk uit de buurt van de gevangenis, maar wel zo dicht mogelijk bij de parkeergarage! De gemeente heeft in 2008 door StudioSK een ontwerp laten maken: [zie bijlage vraag 58] Met de buurt is een informatieavond gehouden: dit is ons plan. De brug faciliteert voetgangers, maar met de rolstoel en kinderwagen moet ook kunnen. Dus de fietser is ook welkom! (en daarmee natuurlijk de snorfiets-scooter etc). De Grifthoekbrug zou breder moeten worden dan de alleen voor voetgangers bestemde Martinusbrug (ook bekend als yuppenbrug) over de Catharijnesingel. Het ontwerp bestemmingsplan Binnenstad is in 2009 uitgekomen met daarin opgenomen de locatie van de brug. Voor de financiering van de brug is een budget bepaald. De geplande brug in het ontwerp bestemmingsplan heeft veel reacties opgeleverd. In 2009 heeft de gemeenteraad raadsinformatieavonden georganiseerd over het onderwerp Grifthoekbrug en de locatie. Tijdens de inspraak zijn vele bezwaren naar voren gebracht. De raad heeft ze voor kennisgeving aangenomen. In 2010 is het bestemmingsplan Binnenstad vastgesteld met daarin opgenomen de locatie van de brug. Coalitiepartijen sloten hiervoor de rijen. In Utrecht zijn in 2010 gemeenteraadsverkiezingen geweest. Op een verkiezingsbijeenkomst in Moira heeft de buurt samen met de vertegenwoordigde politici het filmpje ‘Omstreden brug van 750.000 euro voor 9 extra parkeerders in Utrecht’ bekeken. De verkiezingstijd bleek een goed	

	moment om de politici met hun eigen standpunt tegen de brug te laten stemmen: het plan werd in het coalitieakkoord 2010-2014 geschrapt. 2016 en hoe verder Inmiddels is het 2016. De nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is in november 2015 verschenen en het college poneert opnieuw de Grifthoekgarage. Daarvoor zal ongetwijfeld een reden zijn, maar welke? In de nota staat er geen, anders dan de summiere regel betere verbindingen binnenstad, voor verblijfskwaliteit. Maar voor wie en op wiens verzoek? Het is bekend dat de gemeente de nodige ervaringen heeft opgedaan met de te hanteren parkeernormen bij binnenstedelijke ontwikkelingen. Voor de verbouwing van de Bijenkorf moest heel wat uit de kast gehaald worden (tot twee keer voor de Raad van State) om het plan aan de parkeernormen te laten voldoen. Er zijn meer projecten op de rol om te faciliteren met parkeergelegenheid. Elk project moet aan de eisen van parkeerruimte voldoen. Woningen, werkruimte, winkelen en hotel trekken nu eenmaal verkeer. Gelukkig is het in de binnenstad veel lopend, per fiets of openbaar vervoer, maar er blijven verstokte automobilisten tot bijna voor de deur rijden. Met een minimumnorm voor de binnenstad moet dat gefaciliteerd worden in de vorm van parkeerplaatsen. De norm om aan het aantal parkeerplaatsen te voldoen mag in de vorm van een parkeerplaats op een maximum loopafstand van tussen de 750 meter voor wonen en 1.000 meter voor werken en bezoek (NSP2013 Nota Parkeernormen Fietsen-Auto.pdf). Echter, parkeergarage de Grifthoek ligt buiten de straal van 1.000 meter vanaf bijvoorbeeld het Neude! Hoever wil de stad gaan in het faciliteren van nieuwe initiatieven en investeerders, samen met haar belang als eigenaar van de garage en haar exploitatie. Ze heeft ook haar rol als bevoegd gezag over vergunningen en bestemmingsplannen, budgethouder voor verkeersmaatregelen en hoeder van de belangen van de burgers, om nogmaals maar enkele te noemen. Welk belang vereist dat de Grifthoekbrug er nu wel moet komen?	

	Bezwaren Tegen het opnemen van de Grifthoekbrug in de nota maak ik bezwaren: • De nota gaat vooral over verkeersroutes en -doorstroming voor fietsers en voetgangers. In de nota is geen doorgaande verkeersroute opgenomen over de Grifthoekbrug, het maakt niet duidelijk voor welke gebruikers de brug bedoeld is. Het opnemen van de Grifthoekbrug in deze nota als object is niet passend gezien het karakter van deze nota voor doorgaande verkeersroutes. • Indien er andere argumenten zijn om de Grifthoekbrug alsnog te realiseren, voer de discussie dan in alle openheid en met openheid van de argumenten daarvoor. Opname van de Grifthoekbrug in de nota belemmert de democratische toetsing van het besluit door het ontbreken van de argumenten, dat is mijn bezwaar. • De realisatie van een Grifthoekbrug conform het bestemmingsplan zou uitkomen op bolwerk Wolvenburg. Inmiddels is Justitie geen gebruiker meer van gevangenis Wolvenplein. Het Rijk gaat bolwerk Wolvenburg verkopen. Het college heeft als standpunt ingenomen dat zij geen belang ziet om voor de bestemming van Wolvenburg met een eigen plan te komen, een standpunt zoals verwoord door de verantwoordelijk wethouder in 2014. Daarmee is het initiatief voor de nieuwe bestemming van het bolwerk gelegd bij de huidige eigenaar (het Rijk) of bij een toekomstige nieuwe eigenaar. Het lijkt daardoor voor de hand te liggen dat de gemeente, of het college, ook niet met eigen plannen toch al bestemmingen aan het bolwerk Wolvenburg gaat geven. Dat zou in strijd zijn met eerder ingenomen standpunten en ook in strijd zijn met het ontwikkelen van een langere termijn totaalvisie voor het bolwerk. • Wanneer heeft Utrecht de grens bereikt in het faciliteren van economische functies in de binnenstad. In de jaren 1950 dachten we de verkeersroutes er doorheen en direct omheen te moeten leggen. In de loop van de jaren 1970 zagen we de grenzen aan het bedrijfsmatig gebruik met al haar transport in de binnenstad overschreden	

	worden. Inmiddels zijn vele bedrijven verplaatst naar elders. Nu zijn het vooral de vele Retail en horeca functies die voor veel traffic (bezorgauto's, leveranciers, bezorgscooters, voetgangers, fietsers, terrassen, ook auto's, etc) zorgen. Wanneer heeft de binnenstad de grens bereikt van deze door haar te faciliteren economische en recreatieve functies? Moet de binnenstad steeds meer en ook met steeds meer toegangswegen ten dienste komen te staan van deze functies en haar traffic? • In de binnenstad wordt gewoond, gewerkt, geshopt, gerecreëerd en ongetwijfeld wordt er nog meer gedaan. Het bewaken van de leefbare balans in die functies is de taak van het college en de raad, met ondersteuning van het ambtelijk apparaat. Ik maak bezwaar tegen de onevenredige aandacht bij de binnenstad voor de bezoekersfunctie ten koste van andere gebruikers, ook als in het structuurplan van de binnenstad anders is bepaald. Zijn er geen alternatieven voor de Grifthoekbrug? Een procedurele en enkele inhoudelijke suggesties: • De discussie over de Grifthoekbrug vraagt een eigen voorbereid plan en planpresentatie. Daarin mogen niet ontbreken het waarom, welke mogelijkheden of alternatieven, welke criteria en keuze en het besluitvormingsproces. • De naam Grifthoekbrug is ongelukkig gekozen, een oude koe wordt uit de sloot gehaald. Waarom niet een nieuwe naam, bijvoorbeeld Begijnebrug. • In 2010 is de locatie van een te bouwen brug over de stadsbuitengracht vastgelegd in het bestemmingsplan Binnenstad. Dat was met de argumenten (de coalitie) van toen en rekening houdend met de wensen van de toenmalige gebruiker van het bolwerk, Justitie. De gebouwen op het bolwerk zijn geen gevangenis meer. Er is geen reden om vast te houden aan een toen uit onderhandelde locatie. • Waarom fietsers en scooters faciliteren? De verbindingen tussen de binnenstad en	

	Utrecht Oost zijn toch vlot met de Noorderbrug en de Wittevrouwenbrug! • Op een historische plaats, de stadsbuitengracht, hoort een historische brug.	

59	[Ingediend door 7 belangengroeperingen] U ontvangt deze inspraakreactie namens 7 bewonersorganisaties die opkomen voor de belangen van 10.000 bewoners, de automobilisten en de natuur langs en op de N230 (onderdeel van de Zuilense Ring). Kort samengevat zijn wij unaniem van mening dat Slimme Routes, Slim regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) slecht is uitgewerkt én leidt tot grote negatieve effecten langs uw gemeentegrens op mensen, natuur, verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. Het plan geeft ons, letterlijk, het gevoel dat u de straatjes in de binnenstad schoonveegt ten koste van de omgeving. De binnenstad wordt er vast iets beter van maar het leidt tevens tot sterke afwenteling naar de omgeving. Het gaat hierbij ten eerste om de afwenteling van alle verkeer gerelateerde overlast naar de omgeving waaronder de N230. Daarnaast zijn er enorme kosten noodzakelijk om de negatieve gevolgen van SRSRSB op de doorstroming en de verkeersveiligheid weer terug te brengen tot aanvaardbare proporties. Heeft u zich bijvoorbeeld gerealiseerd dat SRSRSB een zeer kostbare aanpassing van de aansluiting N230-A2 noodzakelijk maakt? Hieronder lichten we ons standpunt nader toe. Tevens bevat onze inspraakreactie een groot aantal vragen omdat het SRSRSB nog onvoldoende is uitgewerkt. Per email heeft u aangegeven dat alle vragen beantwoord zullen worden, waarvoor bij voorbaat onze dank. Verkeerstoename op de Zuilense Ring (N230) en leefbaarheid langs de ring. 1. Op blz. 40 schrijft u dat voor uw beleid “goed functionerende snelwegen van groot belang” zijn. Bedoelt u in deze zin met “snelwegen” ook de NRU en/of de N230? 2. U schrijft dat goed functionerende “snelwegen” van groot belang zijn voor het welslagen van uw beleid. In welke mate vindt u dat deze wegen nu en in de toekomst (met en zonder SRSRSB) goed functioneren?	1: NRU is nadrukkelijk geen snelweg (want toekomstige snelheid is 80 km/uur), wel is een goede doorstroming van groot belang voor de doorstroming van verkeer in de regio. 2: Op de bestaande snelwegen en de NRU zijn momenteel knelpunten in het functioneren van deze wegen. De doorstroming op de NRU stagneert in de huidige situatie bij de verkeerspleinen. De gemeente, provincie en het Rijk hebben daarom geld uitgetrokken om de doorstroming op de NRU te verbeteren. Ook op de A12 en de A27 zijn uitbreiding van de capaciteit voorzien door het Rijk ter verbetering van de doorstroming. Dit moet een groot deel van de bestaande knelpunten oplossen.

	3. Welke aanpassingen aan de A2, A12, A27, NRU en/of N230 zijn er volgens u nodig voor het slagen van het uw beleid cq. het SRSRSB? Met andere woorden: wat moet er aan deze wegen worden aangepast om ze volgens u “goed” te laten functioneren? En welke rol en financiële bijdrage levert de gemeente Utrecht aan eventuele maatregelen om deze wegen “goed” te laten functioneren gelet op het feit dat deze wegen “van groot belang” zijn voor uw beleid? 4. Op blz. 40 staat dat uw gemeente afspraken maakt met Rijkswaterstaat en provincie. Welke afspraken heeft u al gemaakt over de N230 (het provinciale deel)? Welke afspraken wilt u nog maken om een succesvolle uitvoering van uw beleid mogelijk te maken? 5. In het plan heeft u het diverse keren over “de snelwegen” om de stad. Bijvoorbeeld bij uw keuze nr. 6 op blz.10. En op blz. 40. Bedoelt u met “de snelwegen” ook de NRU (het gemeentelijke deel) en/of de N230 (het provinciale deel). Zo ja dan zijn wij van mening dat het plan belanghebbenden op het verkeerde been zet. Hoe kijkt u aan tegen deze mening en het tijdig en correct informeren van belanghebbenden langs de NRU en/of N230? 6. In welke mate maakt het plan voor de opwaardering van de NRU onderdeel uit van SRSRSB? 7. Stel dat er te zijner tijd een aanpassing nodig is van de aansluiting N230-A2 omdat het verkeer niet voldoende en/of niet veilig kan worden afgewikkeld. In welke mate heeft u in de raming voor SRSRSB rekening gehouden met een bijdrage van de gemeente Utrecht aan een dergelijke aanpassing? 8. Indien u geen rekening heeft gehouden met een bijdrage van de gemeente Utrecht aan de aanpassing van de aansluiting N230-A2: Welke partijen zouden een dergelijke aanpassing dan moeten betalen? 9. In paragraaf 1.4 van SRSRSB schrijft u dat er diverse mede overheden betrokken zijn geweest bij het opstellen van het SRSRSB. Welke (principe)afspraken zijn daarbij gemaakt met de provincie Utrecht en/of Rijkswaterstaat over een eventuele aanpassing van de N230 en/of de aansluiting N230-A2?	3: Bij de NRU gaat het onder andere om het ongelijkvloers maken van de doorgaande weg met de drie verkeerspleinen. De gemeente draagt samen met de provincie 50 miljoen euro bij aan het totale budget van 180 miljoen euro. De gemeente Utrecht neemt deel in werkgroepen van RWS planstudie Ring. Daarnaast bestaat er een regionale samenwerking samen op het gebied van Regionaal Verkeersmanagement waar Rijk, provincie en gemeente Utrecht allen actief in zijn en concrete doorstromingsverbeteringen worden voorgesteld en uitgevoerd. De stad draagt niet financieel bij aan de plannen van voor de Ring Utrecht. 4: In het kader van het mobiliteitsplan zijn geen concrete afspraken over de NRU-provinciaal deel. Een goede doorstroming op de gehele NRU is in ieders belang. 5: Op de NRU mag straks maximaal 80 km/uur worden gereden. De NRU is nu geen snelweg en straks ook niet. Belanghebbenden worden door het project NRU geïnformeerd over de voortgang. 6: In SRSR wordt uitgegaan van een NRU waarbij de snelheid is verhoogd naar 80 km/uur en de drie verkeerspleinen ongelijkvloers zijn gemaakt. 7: In de raming voor het mobiliteitsplan is geen rekening gehouden met een aanpassing van de kruising A2-NRU. In het Bestuurlijk overleg MIRT is onlangs besloten dat de provincie en Rijkswaterstaat gaan onderzoeken welke korte termijn mogelijkheden er zijn op de terugslag van het verkeer op de aansluiting A2 op de NRU op te lossen. De provincie is hier de trekker van. Afhankelijk van de oplossingsrichtingen zal daar ook een financiële verdeelsleutel worden gemaakt, dit is nog niet bekend. 8: zie 7 9: het mobiliteitsplan is een gemeentelijk verkeer en vervoerplan. In de tot stand komen zijn gesprekken gevoerd met Rijkswaterstaat de Provincie en gemeentes. Geen van deze partijen is echter verantwoordelijk voor de keuzes en kunnen zienswijzen indienen. Zie 7, voor NRU-A2

	10. Op blz. 62 van het plan staat dat de kans op een dodelijk ongeval toeneemt bij een toename van de snelheid. Hoe kijkt u in dat licht aan tegen de snelheid van 100 km/uur op de N230? 11. Is uw gemeente voor- of tegenstander van een reductie van de snelheid op de N230 van 100 km/uur naar 80 km/uur? Welke argumenten heeft u voor deze keuze? 12. In welke mate is het slagen van SRSRSB afhankelijk van de snelheid op de N230? 13. Is uw gemeente bekend met de harde afspraken die er zijn tussen provincie Utrecht en de gemeente Stichtse Vecht over een geluidsbelasting van maximaal 53 dB langs de N230? In welke mate verandert de geluidsbelasting als gevolg van SRSRSB? Verkeerscijfers algemeen, tunnel doseer-installatie en nut- en noodzaak 14. Op blz. 40 staat dat u "onnodige autokilometers" wilt beperken. Hoeveel kilometers worden er gereden met motorvoertuigen in de referentiesituatie (toekomst zonder SRSRSB) en hoeveel na uitvoeren van het SRSRSB? Hoe verklaart u een eventuele toename van het aantal kilometers? Op welke wegen is er sprake van een toename? Wat is de verandering/toename op de N230? 15. Op blz. 40 noemt u de A2-tunnel als een van de cruciale onderdelen in het verkeersnetwerk. Met het verkeersmodel zijn modelberekeningen uitgevoerd. In welke mate heeft u in uw SRSRSB daarbij rekening gehouden met het feit dat de tunneldoseerinstallatie circa 140 a 160 keer per maand aanstaat? In welke mate is hiermee rekening gehouden in de uitgevoerde verkeersberekeningen welke ten grondslag hebben gelegen aan het SRSRSB? 16. Op blz. 66 staat dat specialisten "per minuut proactief" het verkeer regelen. Bedoelt u daarmee ook de tunneldoseerinstallatie? 17. In SRSRSB staat dat het plan leidt tot een toename van verkeer op de snelwegen. Welke toename verwacht u exact op de A2 tussen de aansluiting met Lage Weide en de landtunnel?	10: op de Zuilense Ring is de snelheid 100 km/uur, op de NRU (tussen Gandhiplein en Kochplein is de snelheid straks 80 km/uur. Bij de inrichting van de weg wordt rekening gehouden met eisen aan de inrichting van een dergelijke weg waarbij de kans op (ernstige) ongevallen afneemt 11: De gemeente Utrecht gaat uit van 80km/uur op het gemeentelijke deel en is niet verantwoordelijk voor de geldende maximumsnelheid op het provinciale deel. 12: De belangrijkste factor is de doorstroming door het vervangen van bestaande verkeerslichten geregelde kruisingen door ongelijkvloers kruisingen. Dit zal de grootste bijdrage leveren aan de verschuiving van verkeer van in de stad naar buiten. 13: De gemeente is hier niet van op de hoogte. 14: In gehele gehanteerde model is sprake van 4500000km, in de modellen met SRSR worden ongeveer 1% minder kilometers gereden dan in de situatie zonder het nieuwe beleid. In de extra toegevoegd documenten op de website staan een document met analyses voor het autoverkeer. Hierin staat uitgelegd hoe deze berekeningen tot stand gekomen en hoe deze geïnterpreteerd moeten worden. Let op: Deze gegevens gaan over cijfers per weg of straat. Het rekenmodel waarmee we deze cijfers hebben berekend, is alleen bedoeld voor uitspraken over verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De gegevens per straat of weg geven dus alleen een eerste indicatie. Ook is het slechts een schatting voor de auto. Uit de plaatjes blijkt dat dat op de effecten of de NRU vallen in de bandbreedte tussen +500 of -500 auto's in twee richtingen in twee uur. 15: Met tunneldosering is geen rekening gehouden in de modellen 16: In de verkeerscentrale wordt de A2-tunnel 24 uur per dag gemonitord. 17: In het plan staat dat de groei van het autoverkeer op de snelweg niet verandert door de invoering van het mobiliteitsplan., zie ook 14

	18. Een toename van het verkeer op de A2 zal resulteren in een toename van het aantal keer dat de tunneldosering in werking is. Heeft u in beeld gebracht in welke mate SRSRSB leidt tot een toename van het aantal keer dat de tunneldosering aan staat? 19. Op blz. 40 schrijft u dat voor uw beleid "goed functionerende snelwegen van groot belang" zijn. Vindt u dat de A2 goed functioneert gegeven het feit dat de tunneldoseerinstallatie 140 a 160 keer per maand aanstaat? 20. Als de tunneldoseerinstallatie aanstaat dan leidt dit tot files op de A2 en dus tot omrijdgedrag. Auto's zoeken immers de weg van de minste weerstand. De tunneldoseerinstallatie is daarmee een belangrijke succesfactor en "draaiknop" voor het slagen van de doelen die SRSRSB nastreeft. Voorziet het SRSRSB in aanpassingen van deze installatie? Zo ja, welke aanpassingen? Zo nee, waarom niet? 21. Welke invloed heeft de gemeente Utrecht op de "afstelling" van de tunneldoseerinstallatie? We bedoelen daarmee niet het dagelijkse beheer en onderhoud maar het (mede)bepalen van de criteria wanneer de installatie aan en uitgaat. 22. Wat is de exacte invloed van de tunneldoseerinstallatie op de verkeersintensiteit op de NRU en de N230? Met andere woorden: in welke mate wijzigt de verkeersintensiteit op de NRU en de N230 als gevolg van het feit dat de installatie circa 140 a 160 keer per maand de doorstroming op de A2 beperkt? 23. Uit de figuren op onder meer blz. 21 van SRSRSB blijkt dat het autoverkeer in Utrecht autonoom afneemt of gelijk blijft. Ons inziens vervalt daarmee de noodzaak om verkeer nog meer via de Ring Utrecht (om) te laten rijden. Waarom dan toch de keuze om het verkeer meer via "de snelwegen" te laten rijden? 24. Op blz. 72 staat links-onderin een onduidelijke zin over "vrije capaciteit op autowegen". Welke autowegen bedoelt u hier? In welke mate is er volgens uw gegevens sprake van "vrije capaciteit" op de NRU, de N230 en de A2? 25. In welke mate is de opwaardering van de NRU noodzakelijk voor het bereiken van de ambities die u verwoordt in SRSRSB?	18: Er is geen rekening gehouden met tunneldosering in dit plan 19: De gemeente is voorstander van zo min mogelijk stremming door tunneldoseren 20: De tunnel is in eigendom en beheer van Rijkswaterstaat. De gemeente kan in een beleidsplan de instelling van de tunnel niet beïnvloeden. 21: zie ook 20. Het doseren van de tunnel heeft te maken met het feit dat vanuit tunnelveiligheidseisen geen file mag ontstaan in de tunnel. Als een file tot in/aan de tunnel wordt de dosering in werking gesteld om file in de tunnel te voorkomen. Op dit moment zorgt de tunneldosering inderdaad voor problemen met name in zuidwaartse richting in de avondspits. Tijdens dosering van de tunnel ontstaan ook lange files op de bedrijventerreinen Lage Weide en de Wetering. De gemeente Utrecht is in gesprek met Rijkswaterstaat. Een gezamenlijke projectgroep bekijkt hoe het aantal doseringen kan worden teruggedrongen22: Daar is geen inzicht in. 23: De gemeente streeft naar een aantrekkelijke en bereikbare stad. Hoe minder doorgaand verkeer zich in de stad bevindt, hoe beter dit is voor de leefbaarheid en voor de kwaliteit van de openbare ruimte in de stad. 24: de zin is in het mobilieitsplan aangepast. 25: In SRSR uitgegaan is van een opgewaardeerde NRU en een goede doorstroming op de NRU is van belang voor het mobiliteitsplan

	26. Op blz. 79 staat “alle projecten hebben met elkaar gemeen dat ze bijdragen aan een duurzaam mobiliteitssysteem”. Is het dus correct om te stellen dat de projecten die zijn verbeeld op blz. 78 onderling met elkaar samenhangen omdat ze (1) bijdragen aan hetzelfde doel namelijk een “duurzaam mobiliteitssysteem” en (2) de maatregelen direct of indirecte relaties hebben met elkaar? Zo nee, waarom is dat niet correct? En zo nee, waarom beschouwt u deze maatregelen dan als één pakket in het SRSRSB? 27. Op blz. 78 staat maatregel 40 “verbetering noordelijke ring Utrecht“ deels ingetekend op het provinciale deel van de ring. Welke aanpassingen verwacht u dat er nodig zijn aan het provinciale deel van de ring? 28. Op blz. 79 heeft u het over “de planstudie Ring”. Welke studie bedoelt u hier exact mee? Welk gebied wordt in beschouwing genomen in deze planstudie? In welke fase zit deze planstudie? En wat is de relatie tussen de betreffende planstudie en het SRSRSB? 29. Op 9 mei 2011 heeft uw gemeente een rapport uitgebreid met de titel “Rapportage benuttingsvariant Utrecht West 2030”. Welke variant(en) en/of losse maatregelen uit deze benuttingsstudie maken onderdeel uit van het SRSRSB? 30. In de bovengenoemde rapportage over de benuttingsvariant is opgenomen dat deze variant leidt tot een toename van het verkeer op de afslag NRU van 61.000 tot 79.000 (bij variant 4B). Is dat correct? 31. In het rapport “Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen, versie 3, 18-4- 2011” is opgenomen dat de capaciteit van een 2strooks rijbaan (zoals de N230) 2.100 motorvoertuigen per uur is. Hoeveel motorvoertuigen per uur rijden er in de drukste spitsperiode nu over de NRU tussen (1) de afslag Maarssen en afslag Maarssenbroek en (2) de afslag Maarsenbroek en de aansluiting op de A2? En hoeveel als SRSRSB wordt uitgevoerd? Als dit aantal als gevolg van het uitvoeren van SRSRSB hoger is dan 2.100 motorvoertuigen per etmaal neemt de gemeente dan alle consequenties voor haar rekening om de doorstroming en verkeersveiligheid weer op een aanvaardbaar niveau terug te brengen?	26: Alle projecten dragen bij aan de doelen van het mobiliteitsplan. Het is echter niet zo dat alle projecten onlosmakelijk verbonden zijn met elkaar. Projecten kunnen wel van invloed zijn op elkaar en zelfs afhankelijke van elkaar. Het is dus niet één totaalpakket maar wel een samenhangend geheel. 27: In de nieuwe situatie van een ongelijkvloerse kruising bij het Gandhiplein moet de NRU uiteraard aansluiten op de Zuilense Ring. Daarom is maatregel 40 iets doorgetrokken ten westen van het Gandhiplein. Hoe de NRU precies aansluit op de Zuilense ring is nog niet bekend, omdat er nog gekozen moet worden of de NRU onder of boven het Gandhiplein langs gaat. 28: Dit betreft de planstudie Ring Utrecht, die gaat over de verbreding van de A27 en A12. Zie voor de begrenzing de website www.ikgaverder.nl. Voor deze planstudie stelt Rijkswaterstaat momenteel een Ontwerp Tracébesluit op, dat waarschijnlijk in de eerste helft van 2016 ter visie wordt gelegd. 29: In het mobiliteitsplan is het mobiliteitsplan voor MUW uitgegaan van een weg met 2x1 rijstrook. Exacte invulling vind plaats binnen het projecten waarbinnen ook de samenhang met de andere project uit het mobiliteitsplan wordt gelegd. Het mobiliteitsplan is ene beleidsplan en doet verder geen uitspraken over de exacte invulling van individuele projecten. 30. De genoemde rapportage uit 2011 is in 2014 vervangen door de rapportage Maatregelen Utrecht west waarvan het consultatiedocument inmiddels is vastgesteld. Binnenkort zal gestart worden met de concrete uitwerking van Maatregelen Utrecht West waarvoor met de laatste inzichten verkeersberekeningen zullen worden gedaan. 31. Het rekenmodel waarmee we deze SRSRSSB hebben berekend, is alleen bedoeld voor uitspraken over verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De gegevens per straat of weg geven dus alleen een eerste indicatie. Ook de in het rapport of op de website genoemde intensiteiten zijn het slechts een schatting voor de auto. In deze modelberekening is de intensiteit op de NRU per rijstrook nog ruim onder door u genoemde 2.100 motorvoertuigen per rijstrook.

	32. Op onder meer blz. 90 presenteert u verkeerscijfers cq. percentages voor “de stad”. Welk gebied heeft u hierbij exact beschouwd? Maakt de N230 wel of geen onderdeel uit van dit gebied? Procedure en N2000 33. Kunt u met zekerheid uitsluiten dat SRSRSB niet leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de NRU/N230? Zo ja, hoe kunt u dit aantonen? Zo nee , in welke mate verandert de verkeersintensiteit op de NRU en de N230? Kunt in dat geval met zekerheid uitsluiten dat SRSRSB niet leidt tot significant negatieve effecten op het kwetsbare en strikt beschermde N2000 gebied Oostelijke Vechtplassen als gevolg van een toename van stikstofdepositie en/of een toename van de geluidsbelasting? 34. Het SRSRSB is een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan dat leidt tot grote positieve en negatieve effecten op het milieu waaronder de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de natuur. Heeft u beoordeeld of het nodig is om voor het SRSRSB een milieueffectrapport op te stellen? 35. Is het correct dat er geen Milieu Effect Rapport is opgesteld als onderbouwing van het SRSRSB? Zo nee, op grond van welke feiten bent u van mening dat dit niet hoeft? 36. Welke formele besluiten moeten er worden genomen om het SRSRSB mogelijk te maken? Met andere woorden; welke besluiten worden er nog genomen waartegen beroep en bezwaar mogelijk is?	32. In de analyse voor de stad binnen de ring is de NRU niet opgenomen. Dit betreft de wegennet binnen de ring, exclusief snelwegen en de N230 33. Zoals eerder aangegeven is het model niet geschikt voor uitspraken in detail op wegvakniveau. Globaal gezien blijven de intensiteiten in de spits ongeveer gelijk (tussen de -500 en+500 auto’s in 2 twee uur spits. Exacte berekeningen moeten in projecten worden gedaan met het vastgestelde model. Vanuit het project NRU is onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van het project op de Natura2000 gebieden. In 2012 is door Bureau Waardenburg een toetsing gedaan aan de Natuurbeschermingswet. In dit onderzoek is geconcludeerd dat het effect van de verwachte geluidstoename geen betekenisvolle toename en reële ecologische effecten op instandhoudingsdoelen betreft, en daarmee significant negatieve effecten zijn uitgesloten. Er worden, als gevolg van de beperkte veranderingen met betrekking tot geluid geen reële ecologische effecten verwacht. Daar er geen sprake is van betekenisvolle effecten op instandhoudingsdoelen zijn significant negatieve effecten uit te sluiten. De effecten van stikstofdepositie worden vanuit het project NRU nog in beeld gebracht. 34 en 35 Er is geen MER-beoordeling nodig voor de vaststelling van het verkeers- en vervoersplan. Uit categorie D1.2 van het besluit milieueffectrapportage blijkt dat dit alleen nodig is als er aanpassingen aan wegen van vier of meer rijstroken zijn over een lengte van 5km. Deze aanpassingen zitten niet in het plan. Bij het opstellen van het plan is juist de leefbaarheid van de stad een belangrijk onderwerp geweest. Door de aanpassingen aan de verkeersstructuur worden deze over het algemeen verbeterd. Ter info: voor de NRU wordt wel een MER opgesteld. 36 Het vaststellen van het mobiliteitsplan is een besluit van de gemeenteraad. Formeel is het aan de raad om insprekers uit te nodigen bij een zogenaamde Raadsinformatieavond.

	Aansluiting N230-A2 1. De N230 is veruit de drukste provinciale weg in onze provincie. Deze weg sluit met verkeerslichten aan op de A2 en richting Vleuten. Bijna elke werkdag staat er file vanaf de N230 richting A2 en Vleuten. Tevens gebeuren er bij deze aansluiting veel ongelukken, mede vanwege de files en het feit dat verkeer vanuit Maarssenbroek dat naar richting 's-Hertogenbosch wil, 4 drukke rijstroken moet oversteken vlak voor de aansluiting met de A2. Het SRSRSB leidt tot een toename van het verkeer en dus tot meer files en meer ongelukken. 37. De aansluiting N230-A2 is een belangrijke schakel in het regionale verkeerssysteem. Hoe beoordeelt u het functioneren van deze aansluiting in het licht van uw ambitie om nog meer verkeer via de N230 te leiden? 38. Op blz. 43 staat de aansluiting N230-A2 als opgave (nummer 37) genoemd. Wat is deze opgave exact? Wie is er verantwoordelijk voor deze opgave? En welke kosten zijn er gemoeid met deze opgave? 39. Op blz. 78 van SRSRSB staat de eventuele aanpassing van de aansluiting N230-A2 niet als "fysiek uitvoeringsproject" op de kaart. Waarom niet? In overeenstemming met uw toezegging vertrouwen wij erop dat u onze vragen volledig zult beantwoorden. Tevens vragen we u nogmaals dringend om in de besluitvorming over SRSRSB terdege rekening te houden met de bewoners, de automobilisten en de natuur langs de randen van de stad.	Aansluiting N230-A2 1 Uit de berekeningen blijft geen duidelijke daling of stijging van verkeer op de NRU, zie ook bovenstaande reacties 37 zie boven 38 zie boven 39 De bestaande problematiek vind plaats op provinciale en rijkswegen, de provincie gaat een onderzoek naar de problematiek leiden (zie ook 7)

60	Bij deze reageren we op het ter inspraak vrijgegeven verkeersplan "slimme routes, slim regelen, slim bestemmen". We reageren specifiek op de in de nota bekend gemaakte doorfietsroutes langs het spoor Utrecht-Amsterdam. Wij zijn tegen het fietspad door de ecologische zone langs het spoor tussen station Zuilen en de Demkabrug achter het Julianapark en Elinkwijk. Allereerst moet ons van het hart dat we de wijze van bekendmaking slecht vinden. Voor iedere poep en een scheet krijgen we een gemeentebericht. Voor dit plan kregen wij, als direct aanwonenden, geen enkel bericht. Ten tweede is de groenstook sinds lang bestemd als groene ecologische verbinding. Dat is niet alleen een waarde voor de hele stad, maar zeker ook een grote waarde voor ons als aanwonenden. Met het geplande asfalt gaat deze waarde verloren. Ten derde is het een grote aantasting van de sociale veiligheid en privacy van ons als bewoners. Voordat de poort achter onze huizen aan de Bessemerlaan was afgesloten, was er veelvuldig sprake van inbraken. Wij vrezen dat die tijd weer terugkeert en verergert met de komst van het asfaltpad. Daarnaast hebben we 13 jaar terug bewust gekozen voor dit huis omdat de bestemming achter het huis natuur is en geen bebouwing toestaat. Ten vierde vragen we ons oprecht af waarom de gemeente bereid is eigenaar te worden van vervuilde grond met de verplichtingen en eventuele kosten die daarbij komen voor de langere termijn en vragen we ons af hoe het vier meter brede fietspad zich verhoudt met het fietspad op de brug zelf waar dit pad op moet uitkomen. Dat pad is anderhalve meter. Komt er ook een nieuwe fietsbrug en zijn de kosten daarvoor ook begroot?	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie.

	Tot slot hopen we dat de gemeente af ziet van dit asfaltpad. In de afweging winst voor de fietser versus aantasting woongenot aanwonenden, aantasting natuurwaarde en kosten vinden wij het evenwicht zoek mocht de gemeente volharden in het plan. Graag willen we ook als direct betrokken persoonlijk op de hoogte gehouden worden van verdere stappen die de gemeente van plan is te ondernemen inclusief de procedure van de bestemmingswijziging. We hopen dat de natuur met de egels en Vlaamse gaaien het wint van de asfaltwens.	

61	Graag willen we reageren op het nieuwe verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Een ambitieus document die de doorgroei van Utrecht naar 400.000 inwoners mogelijk wil maken en tegelijkertijd de stad gezonder wil maken door verschuivingen in mobiliteitskeuzes. Ruim baan voor fietsers en voetgangers, slim OV-systeem aan de ene kant en automobiliteit voornamelijk voor bestemmingsverkeer aan de andere kant. Dat zijn ambities, die we zeker ook toejuichen en we zouden graag willen zien dat deze realistisch in de plannen zijn onderbouwd. Maar van dit laatste zijn we helaas allesbehalve overtuigd. SRSR zou een overkoepelend plan voor de hele stad worden, waar alle deelgebiedsplannen en gebiedsagenda's naadloos op elkaar zouden moeten aansluiten. In de gebiedsagenda's zouden maatregelen en projecten in onderlinge samenhang bezien worden. We kunnen de berekeningen voor deelplannen voor Utrecht West zoals gepresenteerd in MUW niet terugzien in SRSRSB. 1. We zouden graag meer uitleg willen zien over welke maatregelen er worden genomen om het verkeer in West te reduceren. In recent vastgestelde programma MUW werd als antwoord op de inspraakreacties aangegeven dat de cijfermatige onderbouwing bij de SRSRSB meegenomen wordt. Volgens de plannenmakers moesten er, om MUW-plannen mogelijk te maken, 21% minder automobilisten gebruik maken van de Cartesiusweg, St. Josephlan en de Marnixlaan. Wij hebben de cijfermatige onderbouwing aangevraagd van MUW. In de toelichting van de 2 verkeersmodellen stond, dat er o.a. rekeningen wordt gehouden met maatregelen Knip Monicabrug en Knip Paardenveld (afslagverbod Daalsetunnel-Amsterdamsestraatweg). Dit zou tot halvering van verkeersintensiteiten op de Amsterdamsestraatweg in 2020 ten opzichte van huidige situatie leiden. Met andere	1 en 2 Welke maatregelen u-west Bij de kwantitatieve onderbouwing is gewerkt met de zogenaamde Rekentool. Dit is een instrument gebaseerd op het VRU 3.1 U, maar samen met RWS en provincie geoptimaliseerd met recente telcijfers. Daarna waarna heeft de gemeente speciaal voor het mobiliteitsplan in de rekentool aanvullende optimalisaties heeft ingebracht voor het fiets- en OV-systeem. De rekentool is in zijn huidige vorm geschikt voor het schaalniveau van de stad, waar het mobiliteitsplan zich op richt.. In de nadere uitwerking zullen ook andere rekeninstrumenten worden ingezet zoals een dynamisch verkeersmodel en een (geactualiseerd) verkeersmodel. Deze geven goede uitspraken op een meer gedetailleerd schaalniveau zoals kruispunten. Ook het dynamische verkeersmodel is ontwikkeld samen met RWS.. De rekentool voldoet voor de gemeente om op beleidsniveau beslissingen te nemen: de rekentool geeft inzicht in de verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De uitkomsten zijn niet geschikt voor uitspraken per weg of straat. Desondanks hebben we deze wel gepresenteerd; dit is dus slechts een indicatie. Meegenomen zijn voorlopige en algemene rekenaannames op het gebied van verkeersmanagement. Die waren voldoende om op het schaalniveau van de stad uitspraken te doen. In het project MUW moeten algemene rekenaannames uit het mobiliteitsplan nader worden verfijnd rekening houdend met de huidige situatie, in combinatie met geactualiseerde uitgangspunten uit de eerdere MUW-berekeningen, in een projectvariant.

	woorden de nieuwe maatregelen als knijpen i.p.v. knippen waren nog helemaal niet doorgerekend in de plannen voor de Stadsboulevard in 2015. In het plan SRSRSB wordt op de traject Cartesiusweg, St. Josephlan gerekend met reductie van 3% ten opzichte van 2015. Hoe verhoudt zich deze berekening met de eerdere voorwaarde met succesvol functioneren van de stadsboulevard? 2. De grootse reductie van autoverkeer in de plannen wordt berekend door effect van andere routekeuze. Welke andere routes in Utrecht West worden hier bedoeld? Op p.39 van het document wordt er genoemd dat 8% van alle bewegingen op St. Josephslaan geen bestemming heeft in het gebied tussen de snelwegen. Hoe wordt dan de nodige reductie van 21% gerealiseerd? 3. Op de Amsterdamsestraatweg wordt er In het plan SRSRSB reductie van maar liefs 57% berekend. Met welke maatregelen denkt het college dit binnen 10 jaar te bereiken en hoe rijmt dit met de Notitie mobiliteit ASW opgesteld in november 2014, waarin gesteld wordt dat er in volgende 10 jaar geen reductie van intensiteiten gerealiseerd kan worden en daarom niet geschikt is als 30 km zone? 4. Er wordt een toename van 18% op de Oudenoord berekend door routekeuzes. Staat het niet in contradictie met knijpen bij Monicabrug en wat is het verwachte effect op de Weerdsingel? 5. Bij de berekeningen vinden we het gebruik van alleen de avondspitstellingen discutabel, omdat er niet op alle trajecten in de stad avondspitsuren van toepassing zijn. B.v. op de ASW rijden de meeste auto's tussen 12:00-14:00 volgens de VRI-tellingen uit 2014.	Het gaat vooral om het stimuleren van autoverkeer dat nu in/langs het centrum rijdt om meer te rijden via de stedelijke verbindingswegen en stimuleren van autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen om meer te rijden via de snelwegen via de juiste inprikkers. 3. Maatregelen ASW, verhouding met notitie mob, ASW 2014 In de berekeningen voor slimme routes zijn meerdere (aanvullende) maatregelen op het meegenomen, bijvoorbeeld op het Westplein. Deze zullen ook leiden tot verandering van de hoeveelheid verkeer op de ASW. Uit de berekeningen in het kader van de 2de fase stationsgebied worden gemaakt zullen de maatregelen nader worden uitgezocht en zullen ook nauwkeuriger berekeningen worden uitgevoerd. De uitvoeringtermijn van de deze maatregelen is op dit moment nog niet duidelijk. Bij uitvoering zullen ook de gevolgen voor de ASW in werking treden. 4 18% drukker op Oudenoord vs knijp Zoals opgemerkt bij vraag 1 in het indicatie van de maatregelen in het model die niet geschikt is uitspraken op wegvakniveau. De uitkomst moet wel bij de uitwerking van projecten worden meegenomen zodat er op de Oudenoord of elders geen ongewenste effecten ontstaan. 5 Voor het mobiliteitsplan is gerekend met zowel ochtend als avondspits. De extra informatie betreft alleen de avondspits. De Spitsen zijn in het algemeen op de meeste straten de maatgevende momenten. Er kunnen echter uitzonderingen zijn.

	6. De Amsterdamsestraatweg wordt samen met andere gebieden (Voorstraat – Wittevrouwenstraat, Nachtegaalstraat – Reigerstraat) genoemd als opgave van voetgangersverbinding (p.27) van het centrum met naastliggende wijken en als opgave van hoofdfietsnetwerk (p.31). Op het prioriteitenlijstje van uitvoeringsprojecten is de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg op positie 27 geplaatst, herinrichting Voorstraat –Wittevrouwenstraat staat op 2 en herinrichting Nachtegaalstraat – Reigerstraat op 3. Waarom staat de Amsterdamsestraatweg zo laag in de prioriteitenlijst, wat is het tijdsbestek en hoe verhoudt zich dat met de door de wethouder overgenomen motie van CU – Fietsforce Amsterdamsestraatweg? 7. Verder ontbreekt er in de uitvoeringsprojecten de gehele herinrichting van Oudenoord, herinrichting van Royaards van Hamkade, Ahoornstraat, Omloop, van Egmondkade en Laan van Chartroise. Is dit geen onderdeel van SRSRSSB? 8. Welke maatregelen worden er gebruikt om automobilisten te motiveren om andere route te kiezen? Doseren, knijpen, psychologische ontmoediging door filevorming? We betwijfelen of dat de juiste effectieve middelen zijn om de gezondheid van de stad te verbeteren. Lange rijen in file wachtende auto's met ronkende motoren leiden tot meer luchtvervuiling i.p.v. minder. Bovendien ontstaat door dergelijke maatregelen agressief gevaarlijk verkeersgedrag. 9. We zien verder weinig concrete maatregelen om OV als aantrekkelijk alternatieve vervoermiddel te promoten. We denken daarbij om experimenteren met gratis OV voor bewoners, gratis treinrit tussen Leidsche Rijn en Utrecht CS, frequente busritten (elke 3-5 minuten) over de singel en over de stadsring/stadsboulevard om zo de knooppunt rondom Smakkelaarsveld te ontlasten, of frequente gratis OV-ritten van de P+R locaties.	6 De prioriteitenlijst is geen lijst met een volgorde. Alle projecten zijn aangemerkt als projecten met prioriteit, in tegenstelling tot projecten die ook gewenst zijn maar niet op deze lijst staan. Besluitvorming over projecten vindt plaats in de voorjaarsnota/MPB. 7. Op de kaart op blz 43 (autoverkeer) staat de Laan van Chartroise, Omloop, Ahornstraat, Nijenoord en een Oudenoord wel opgenomen. Deze wegen hebben echter de categorie wijkstraten en vallen daarom binnen het project 30km/uur op wijkstraten. 8 In het hoofdstuk Slim Regelen staan verschillende maatregelen op het verkeer te beïnvloeden. Autoverkeer zal met behulp van dynamisch verkeersmanagement doorstromen waar dat kan. Eventuele wachtrijen zullen daar moeten komen waar er gen overlast is voor omwonenden. 9 Waar het gaat om het promoten van OV als aantrekkelijk alternatief, spant de gemeente zich in door de inzet van mobiliteitsmanagement. Mobiliteitsmanagement richt zich op de vraagkant van de personenmobiliteit, oftewel op de gebruiker. De gebruiker krijgt ondersteuning in zijn of haar mobiliteitskeuzes door middel van marketing, informatievoorziening en stimulerende maatregelen (belonen). Mobiliteitsmanagement is relatief kostenefficiënt, vergeleken met de aanleg van infrastructuur. De gemeente stimuleert keuzes die aansluiten bij de reizigersbehoefte en tegelijk leiden tot een bereikbare, duurzame en verkeersveilige stad en een aantrekkelijke openbare ruimte: lopen, fietsen, openbaar vervoer, gebruik van deelauto's, P+R en thuiswerken. In paragraaf 4.2 in het document leest u meer over de aanpak van de gemeente met het actieplan 'De Gebruiker Centraal'. Daarnaast werken we in regionaal verband aan mobiliteitsmanagementmaatregelen binnen het programma Beter Benutten Vervolg. Ook werkt U-OV in opdracht van de provincie jaarlijks een marketingplan uit om het gebruik van openbaar vervoer te

	10. Fietsen wordt als alternatieve vervoersmiddel gezien voor autoritten. In huidige situatie is in het centrum, maar ook in omliggende wijken totale ondercapaciteit van fiets-parkeerplekken. Fietsparkeren in leegstaande panden en garages is de meest voor de hand liggende optie. Zullen deze mogelijkheden met veel grotere vaart worden meegenomen in de uitvoeringsplannen? Tenslotte vinden we spijtig dat het college nog steeds eigen slogan- Utrecht maken we samen- niet begrijpt. Er zijn in Utrecht in afgelopen jaren verschillende groepen burgers actief [diverse belangengroepen] die regelmatig aangeven om als ervaringsdeskundige betrokken willen worden bij de keuzes van maatregelen die de mobiliteit in de stad in positieve zin kunnen veranderen. Alle deze bewoners hebben een gezamenlijk doel: een gezondere autoluwe stad, die goed bereikbaar blijft met fiets, OV en ook auto, waarbij de leefbaarheid in de wijk op eerste positie wordt gezet. De input van de bewoners wordt nauwelijks gebruikt, sterker nog door ontransparant beleid worden deze groepen tegen elkaar uitgespeeld en blijven de echte effectieve oplossingen uit.	promoten. Het ontlasten van de drukke busroutes naar Utrecht CS, waaronder de routes langs de knoop Smakkelaarsveld, is een belangrijk speerpunt in het mobiliteitsplan. We zetten in op betere overstapmogelijkheden voor (trein)reizigers buiten Utrecht CS. Dit kan door in de spits treinen van hogere orde dan spinters te laten stoppen op belangrijke regionale OV-knooppunten en door betere overstappen binnen het stedelijke netwerk op kleine knooppunten (voetgangers- en fietsvriendelijke omgeving). 10 In het Actieplan Utrecht Fietst! Is de inzet op fietsparkeren aangegeven. Hierbij wordt ingezet op forse uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken van 1400 - 1500 plekken in het centrum, realisatie van meer dan 15.000 plekken bij Utrecht CS en uitbreiding van stallingsruimte bij overige stations en bij winkelcentra. In de praktijk blijkt dat leegstaande panden niet altijd bruikbaar zijn omdat verbouw ten behoeve van tijdelijke fietsenstalling kostbaar is of de ruimte ongeschikt. Utrecht realiseert daarnaast 2 buurtstallingen per jaar in wijken. Ook hierbij geldt dat de omvang van de ruimte voldoende groot moet zijn om het financieel haalbaar te houden.

62	[Gezamenlijke inspraak, wordt door 12 handtekeningen ondersteund] Graag reageren wij als straat, namelijk de bewoners van de Alendorperweg- zuid op uw nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. De Alendorperweg is door de plaatsing van de Jeremiebrug onderverdeeld in een Alendorperweg- noord, die in de binnenhof van het Máximapark ligt en een Alendorperweg-zuid. Enkele highlights uit de nota Leidsche Rijn Park 2006: "Het Máximapark is een groengebied van circa 300 hectare. Voor de stadsbewoner is een park op loopafstand van de woning een belangrijke aanvulling op en een doorslaggevende factor in de waardering van zijn woning en de omgeving. Met dit doel is het park aangelegd. Het moet gezien de ligging bovendien de identiteitsdrager zijn van het gehele nieuwe woongebied." En : "Aan de westkant van Utrecht is naar de wens van de Provincie een landschappelijk aantrekkelijke, duurzame overgang gerealiseerd van stad naar land. Het open weidegebied van het Groene Hart gaat hier over in Leidsche Rijn. Het Máximapark wordt daarin gezien als een belangrijke schakel. Het park fungeert als een stedelijk recreatief groencomplex." "Voor het groene middengebied zijn de bestaande Alendorperweg en de Utrechtseweg, met de bebouwing, belangrijke structuurbepalende factoren. Op deze wegen wordt doorgaand autoverkeer geweerd." Hieruit blijkt de functie van de Alendorperweg: een recreatieve weg die onderdeel is van het Máximapark en ook een van de toegangswegen voor voetgangers en fietsers naar de binnenhof van het Máximapark. De Alendorperweg wordt nu ook al druk gebruikt door wandelaars, fietsers en skaters. Echter, ondanks deze punten ligt een van de twee ontsluitingswegen voor sportverenigingen (HC Fletiomare en en VV de Meern) aan deze recreatieve weg, waardoor het autoverkeer sterk is toegenomen. Ons inziens is het passend om parken, en dus ook de Alendorperweg, autoluw te maken en de ingang voor auto's van de sportverenigingen te verplaatsen naar de Burgemeester Middelweerdbaan. De ingang aan de Alendorperweg kan dan als fietsersingang gebruikt worden waardoor er meteen een scheiding van auto- en fietsverkeer gerealiseerd wordt voor meer veiligheid voor de (meestal jonge)	Wijkstraten zoals de Alendorperweg Zuid zijn, in tegenstelling tot stedelijke verbindingswegen, bedoeld voor het laatste stukje van de reis. Wie met de auto komt, is welkom, maar de inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 km/u, tenzij dit op gespannen voet staat met bijv. nood- en hulpdiensten of openbaar vervoer. Bij een aantal wijkstraten is de inrichting achtergebleven bij het (gewenste) gebruik. Stapsgewijs krijgen deze wijkstraten een herinrichting, met meer ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers. Dit geldt ook voor de Alendorperweg Zuid. Naar aanleiding van eerder geuite zorgen heeft de gemeente in 2013 verkeerstellingen gedaan op de Alendorperweg. Hieruit is gebleken dat de verkeersintensiteiten op de Alendorperweg laag zijn. Dit geldt ook voor de zaterdag als er sprake is van een piekbelasting als gevolg van meer verkeer naar de sportverenigingen. Wel is uit de telling naar voren gekomen dat er regelmatig te hard wordt gereden. Verkeerskundig gezien is het daarom wenselijk om snelheidsremmende maatregelen te nemen, maar is er geen noodzaak en is het ook niet wenselijk om de ontsluiting van hockeyclub Fletiomare volledig te verplaatsen naar de Burgemeester Middelweerdbaan. Nu wordt het verkeer verdeeld over beide toegangen. Een eenzijdige ontsluiting naar de Burg. Middelweerdbaan zou daar leiden tot een verdubbeling van de verkeersaantallen, waardoor een(te) hoge concentratie van verkeersstromen ontstaat die niet wenselijk is. Daarnaast is gebleken dat de betreffende sportverenigingen én de bewoners die langs de ontsluiting via de Burg. Middelweerdbaan wonen, tégen een eenzijdige ontsluiting zijn. Om tegemoet te komen aan de reeds eerder geuite zorgen van bewoners, loopt er momenteel een project voor het verkeersveiliger inrichten van de Alendorperweg

	sporters. Ons inziens past dit ook bij uw nota waarin gekozen wordt voor “Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid en betere leefbaarheid” en “meer ruimte voor de voetganger” en de wenselijkheid “om goede voetgangersverbindingen te maken vanuit woon- en werkgebieden naar recreatie-gebieden”. Dit kan immers bereikt worden door de Alendorperweg, als onderdeel van het Máximapark autoluw te maken en alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer. De ingang voor autoverkeer kan plaatsvinden via de huidige entree voor VV de Meern, de Loenenseboslaan. Er is geen nieuwe ontsluitingsweg nodig. De Loenenseboslaan wordt dan drukker dan nu het geval is. Als al het verkeer zijn route verplaatst, krijgt de Loenenseboslaan 4.500 auto’s/etmaal te verwerken in plaats van de huidige 2.700. Momenteel is hij echter al te druk om veilig over te kunnen fietsen, omdat al het verkeer tegelijk komt. Als het verkeer van de Alendorperweg erbij komt is er wel een fiets-ontsluiting nodig voor VV de Meern vanaf het Lint. Er zijn diverse plaatsen waar deze fiets-ontsluiting zou kunnen komen. In het oude verkeer- en vervoersplan was er een fietsroute gewenst van de Jeremiebrug naar het Lint, als deze zou worden gerealiseerd heeft VV de Meern maar liefst twéé fiets-ontsluitingen. VV De Meern heeft soms betaalde voetbalwedstrijden. Momenteel wordt de toegang geheven bij de inrit naar het parkeerterrein. De plek voor entreeheffing zal moeten worden verplaatst. In onze opinie moet de Alendorperweg gezien worden als recreatiegebied voor voetgangers, en moet autoverkeer voor de sportverenigingen dus worden omgeleid via de Burgemeester Middelweerdbaan en de Loenenseboslaan. De Alendorperweg is immers onderdeel van het Máximapark, en parken moeten immers zoveel mogelijk verkeersluw zijn om recreatie mogelijk te maken. Op bijgaande kaart kunt u zien dat het betrokken deel van de Alendorperweg een belangrijke toevoeging is in het recreatieve netwerk: zonder deze weg valt er een groot gat in het recreatienetwerk. De Alendorperweg is een oude weg met prachtig groene lintbebouwing, deze voegt	Zuid. Bewoners mochten begin december j.l. een voorkeursstem uitbrengen op drie voorgestelde inrichtingsprofielen. Het door de Fietsersbond geadviseerde profiel kreeg een ruime meerderheid aan stemmen. Bij dat profiel wordt de huidige rijweg versmald tot een breedte van 4,5m, waarbij auto's, fietsers en voetgangers gemengd worden. Daarnaast krijgt de rijbaan een nieuwe laag asfalt en zal op de rijbaan een bijzondere markering aangebracht worden. In dit profiel ontstaat ruimte voor een aantal openbare parkeerplekken in de berm. Ook hier is samen met bewoners bepaald waar deze openbare parkeerplaatsen gesitueerd zullen worden. De werkzaamheden voor deze herinrichting zijn inmiddels gestart en zullen naar verwachting in april afgerond zijn.

	veel toe aan de recreatiemogelijkheden in het Máximapark. Zonder het hockeyverkeer blijven er minder dan 500 mvt/etmaal over, dat is prima te combineren met recreatie. Recreatieve routes in het Máximapark De afgelopen weken is er een plan gemaakt om het zuidelijke deel van de Alendorperweg anders in te richten met FES-geld. Daarbij hebben wij vurig bepleit dat ook dit deel van de Alendorperweg verkeersluw moet worden. Ambtelijk gaf men daar geen gehoor aan, omdat dat niet zou passen in het huidige beleid. Met SRSRSB wordt het beleid echter opnieuw vastgesteld. Zonder het hockeyverkeer zullen er op de Alendorperweg nog zo'n 500 auto's per etmaal rijden, voornamelijk bewoners en bestemmingsverkeer. Dat kan goed worden gecombineerd met recreatie. Het verkeer voor de hockey heeft echter meestal haast (de wedstrijden staan op punt van beginnen) en rijdt daarom hard. Dat gaat ernstig ten koste van de verblijfskwaliteit van de weg. In 2006 is er een motie (nr 72) over aangenomen door de Raad. Daarin werd gevraagd om de ontsluiting via de Alendorperweg níet aan te leggen, maar het hockeyveld van een eigen ontsluiting vanaf de Burg Middelweerdbaan te geven. Die motie is helaas niet uitgevoerd. Zoals we hierboven aangegeven is een tweede auto-ontsluiting van het parkeerterrein niet noodzakelijk, de ontsluiting van beide parkeerterreinen (hockey + voetbal) kan prima beide via de Loenenseboslaan naar de Burg Middelweerdbaan plaatsvinden. Er is alleen een fietsontsluiting voor de voetbal nodig. De Utrechtseweg is op dit moment nog een belangrijke sluiproute. Vanuit het verkeersveiligheidsbeleid wordt deze weg "geknipt", zodat het sluipverkeer verdwijnt. De Utrechtseweg wordt dan een onderdeel van de wandel- fiets- en skateroutes in het Máximapark. (zie: http://www.utrecht.nl/verkeersbeleid/maatregelen-verkeersveiligheid/maatregel-39/) De ontsluiting voor de Paperclip en UVV is een paar jaar geleden al verplaatst van de Alendorperweg naar de Parkzichtlaan.	

	Zet nu ook de laatste stap naar een autoluw Máximapark: verplaats de ontsluiting van de hockeyvelden naar de Burg. Middelweerdbaan. Maak het hele Máximapark autoluw. Wij verzoeken u dit op te nemen in uw nota ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’.	

63	laatst deed ik er met de auto een halfuur over om van de P+R De Uithof de A28 op te komen. Ik dacht dat een P+R bedoeld is om makkelijk de stad in en uit te komen. Nu las ik tot mijn schrik dat u het wegennet in Utrecht wil verslechteren: van vierbaanswegen wil u tweebaanswegen maken, terwijl eerder het omgekeerde nodig is. Treinen zijn natuurlijk een goed alternatief maar het openbaar vervoer is lang niet altijd een alternatief voor de auto. Ook is het iets te makkelijk om als je vanaf de A2 de A12 oostwaards opgaat de P+R Westraven te missen. Mijn idee zou zijn om met tekst op het wegdek o.i.d. de correcte rijstrook voor Westraven aan te geven omdat je anders makkelijk op de binnenbaan (A12) terechtkomt.	Op stedelijke verbindingswegen wordt gestreefd naar een goede balans tussen ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid en ruimte voor verkeer. Op veel plekken kan de openbare ruimte efficiënter worden ingericht met minder asfalt voor het autoverkeer. Het wordt niet onmogelijk gemaakt je met de auto door de stad te verplaatsen. Voor een leefbare inrichting en ruimte voor duurzame vervoerswijzen wordt wel meer ruimte gemaakt. P+R maakt onderdeel uit van het parkeerbeleid, een goede bewegwijzering is daar onderdeel van.

64	Bij deze reageer ik op het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen. Ik heb bezwaren tegen het plan voor een doorfietsroute langs de noordkant van het spoor Utrecht – Amsterdam, tussen station Zuilen en de Demkabrug. Gezien de geplande doorfietsroute langs de zuidzijde van het spoor over hetzelfde traject, heeft deze route geen toegevoegde waarde. Ze heeft wel een aantal nadelen: • Ze tast de privacy aan van de bewoners wiens achtertuin aan de groene zone langs het spoor grenst. • De bewoners zullen hinder ondervinden van het geluid van fietsers en brommers. • Lantaarnpalen en koplampen gaan voor lichtvervuiling zorgen. • Het groen langs het spoor is onderdeel van de ecologische verbindingszone tussen het Julianapark en Plas Lage Weide. Geluidoverlast en (licht-)vervuiling doen afbreuk aan de ecologische functie van het groen. • De achtertuinen van de bewoners worden toegankelijker voor inbrekers en vandalen. De geplande fietsroute langs de zuidzijde van het spoor heeft deze nadelen niet. Er zijn geen omwonenden wiens privacy wordt aangetast. Het terrein is na vijven niet verlaten: vanuit de brandweerkazerne, squashbaan, sportschool en wasstraat is vrij zicht op het fietspad. Op een koude avond zijn er aan deze kant waarschijnlijk meer ogen op het fietspad gericht dan aan de noordzijde. Het is niet nodig om zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde van het spoor een doorfietsroute aan te leggen en de zuidzijde is een beter alternatief: sociaal veiliger, zonder aantasting van de privacy van omwonenden en met minder impact op natuur en milieu.	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

65	In de verkeersnota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen heeft de Gemeente haar visie gegeven over de bereikbaarheid van de stad en stelt men veiligverkeer voor fietsers en voetgangers centraal. Dit is op zich een verantwoord uitgangspunt. Als bewoner wil ik graag van de inspraakmogelijkheid gebruik maken.In het plan is ook opgenomen het uitvoeren van een langzaam verkeer brug over de Wittevrouwensingel, die uitkomt op het Wolvenplein/Wolvenstraat. Mijn naam is Sara Schriever, en en ik woon in de Wolvenstraat ,in een pand dat direct gelegen is naast het voormalige gevangenis complex.Naar mijn mening zou een brug de verkeersonveiligheid in onze straat bevorderen. De Wolvenstraat is een zeer smalle middeleeuwse straat, met op dit moment fiets- en brommerverkeer in beide richtingen.Als de aanleg van een brug , die ook toegankelijk is voor fietsers er komen zou, dan betekent dat een extra belasting voor onze straat.Er zijn nauwelijks trottoirs, dat geldt ook voor de omliggende straten,en zeker voor de Plompetorengracht.De Wolvenbuurt en straat is daardoor niet geschikt om opgenomen te worden in een netwerk van langzaam verkeer routes en de uitbreiding daarvan. Ook rolstoelgebruikers hebben geen ruimte, en het aantal spelende kinderen in onze straat lopen daarmee gevaar.Alles bij elkaar genomen ben ik tegen de aanleg van een langzaam verkeer brug en zie ik liever dat onze buurt een voetgangers gebied zou worden, zonder brug.	In eerder discussies rondom Grifthoekbrug ging het vooral om een betere voetgangersverbinding tussen Grifthoekgarage en binnenstad. Daarmee zou de aantrekkelijkheid van de garage voor bezoekers van de binnenstad verhoogd worden. Anno 2016 zijn er meerdere aspecten die een rol spelen bij de eventuele realisatie van de Grifthoekbrug. De gevangenis Wolvenplein is intussen gesloten en hier worden nieuwe ontwikkelingen verwacht. Dit biedt nieuwe kansen voor de brug. Qua inpassing van de brug nemen de mogelijkheden toe. Tevens kan de brug een functie krijgen binnen het fietsnetwerk. Het is een aantrekkelijk fietsroute aan de noordzijde van de binnenstad van en naar het noordoosten van de stad en kan voor ontlasting zorgen van de drukke binnenstad route De afweging voor realisatie van een brug voor langzaam verkeer bij het Wolvenplein wordt gemaakt in het kader van de herontwikkeling van de gevangenis Wolvenplein.

66	De wijkraad dankt het college voor de uitnodiging om advies te geven op het plan “slimme routes, slim regelen, slim bestemmen” (SRSRSB). We zijn er van overtuigd dat de basis van het plan een juiste keuze is van de gemeente Utrecht naar een duurzaam en bereikbaar Utrecht. Het plan kent een brede inhoud voor alle soorten verkeersdeelnemers op het gebied van bereik-baarheid, leefomgeving, veiligheid, luchtkwaliteit en richt zich onder meer op vermindering van ge-biedsvreemd autoverkeer. De wijkraad onderschrijft de 10 maatregelen waarop ingezet wordt om het doel van SRSRSB (1.2) te bereiken. Desondanks is onze vraag of het plan wel ambitieus genoeg is. Is een verschuiving in de balans tussen vervoerswijzen met enkele procenten (p. 89) wel voldoende om een duurzame stad te kunnen realiseren? Daarom adviseren wij u het volgende; 1. Bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer én luchtkwaliteit gaat ons als wijkraad aan het hart. Hierover is in de rekenmodellen weinig over terug te vinden. De berekeningen en daarop voor-gestelde maatregelen zijn hoofdzakelijk gebaseerd op de twee uur avondspits. Toekomstige et-maalintensiteiten zijn alleen (als indicatie) te vinden in de (op verzoek van het CDA) door de ge-meente uitgebrachte rapportage ‘Inzoom intensiteiten autoverkeer’. Een voorbeeld daaruit. Schrikbarend is dat op de Oudenoord het autoverkeer in 2025 (t.o.v. begin 2015) met 29% toe-neemt door ruimtelijke ontwikkeling en met 18% als effect van routekeuze, tezamen dus een toename van 47%. Daar gaat dan volgens de rekenaars 11% vanaf als effect van andere vervoers-wijzen. Per saldo een verhoging met 36% langs een weg waar als gevolg van transformatie steeds meer aan gewoond gaat worden. In het uitstekende advies van de Verkeerswerkgroep Pijlsweerd staat een behartenswaardige passage over het gewoontegedrag van automobilisten in het blij-ven volgen van ongewenste routes. Tevens geeft de werkgroep een advies hoe dit gewoontege-drag te doorbreken, zoals door het koppelen van gewenste routes aan (tijdelijke) wegafslui-tingen. 2. Het plan gaat uit van niet bestemmingsverkeer naar de ring, deze plannen zijn	**Kwantitatieve onderbouwing** U vindt dat in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen te weinig is terug te vinden over bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en luchtkwaliteit. En u schrikt van de toename van het autoverkeer op de Oudenoord. Bij de kwantitatieve onderbouwing is gewerkt met de zogenaamde Rekentool. Dit is een instrument gebaseerd op het VRU 3.1 U, dat samen met RWS en provincie is geoptimaliseerd met recente telcijfers. Daarna heeft de gemeente speciaal voor het mobiliteitsplan in de rekentool aanvullende optimalisaties ingebracht voor het fiets- en OV-systeem. De rekentool voldoet om op beleidsniveau beslissingen te nemen: de rekentool geeft inzicht in de verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De uitkomsten zijn niet geschikt voor uitspraken per weg of straat. Wij hebben deze daarom uitsluitend als indicatie gepresenteerd. Een hogere intensiteit op de Oudenoord – ook niet onze bedoeling – zegt dus nog weinig; het is voor ons slechts een signaal dat bij projecten in dit gebied aandacht nodig is voor de effecten op de Oudenoord. Bij het maken van concrete inrichtingsplannen moet nader onderzoek worden verricht en moeten maatregelen worden voorgesteld om eventuele negatieve effecten te voorkomen en gewenst gedrag te stimuleren. Uw suggestie om gedrags- en routekeuze veranderingen te koppelen aan tijdelijke wegafsluitingen past geheel in de aanpak van ons actieplan De Gebruiker Centraal. **Planstudie** U vraagt wat het effect zal zijn van het wel of niet verbreden van de A27 op de afwikkeling van het verkeer van en naar de stad. De planstudie Ring is uitgangspunt voor het mobiliteitsplan. Dit plan is ook toe te passen voor een situatie zonder verbreding van de A27. Allereerst geven de gemaakte berekeningen de indicatie dat door ons pakket aan maatregelen, waarbij doorgaand verkeer wordt gestimuleerd via de Ring te rijden in combinatie met de inzet op lopen, fietsen en OV, de verschuiving van autoverkeer naar de Ring beperkt is. Zonder verbreding zal de

	pas gereed in 2020-2025, waarbij de verbetering van ring noord reeds is toegezegd echter de A27 nog slechts een idee op tekentafels is. Wat zal het effect zijn van wel of niet verbreden van de A27 op de af-wikkeling van het verkeer van en naar de stad? Luchtkwaliteit is een groot goed voor de aantrekkelijke stad Utrecht. In het plan ontbreken con-crete luchtkwaliteitdoelstellingen. Er wordt wel gesproken over verwachte vermindering, echter nergens staan concrete doelstellingen genoemd. Wij adviseren de luchtkwaliteit expliciet onder het doel van SRSRSB op te nemen als 11de maatregel: tenminste voldoen aan de juridische grens-waarde en streven naar halvering conform de WHO-norm (die volgens wetenschappers feitelijk nog te hoog is) 4. We hebben vernomen dat de huidige rekenmodellen niet omgaan met de toekomstige ontwik-kelingen op het gebied van verkeersmobiliteit (smart mobility). Dit vinden we zorgelijk. Hoe wordt straks omgegaan met een schone elektrische auto die in de stad zijn passagiers afzet en zichzelf parkeert in één van de transferia? Wij adviseren u om een paragraaf op te nemen met betrekking tot deze ontwikkelingen en toepassingen zoals deze nu reeds beschikbaar zijn. 5. De wijkraad staat het zoveel mogelijk inrichten van 30 km-zones zeker voor. Maar alleen als dit gepaard gaat met een daadwerkelijke aanpassing van het wegprofiel. Anders is deze maatregel een lege huls. Handhaving op verkeersovertredingen is geen sterk punt van de gemeente. Voorbeeld. Na de recente reconstructie van de Weerdsingel WZ staat er op het wegdek groot 30km getekend. Weinigen houden zich daaraan op dit kaarsrechte stuk langs de Singel. 6. De wijkraad adviseert om het parkeerbeleid wél aan te passen. Dat betreft dan tenminste twee zaken. Ten eerste om bij nieuwbouw en transformatie geen parkeervergunning af te geven, indien men geen gebruik maakt van parkeren op eigen erf of in de parkeergarage onder wooncomplexen. Ten tweede de huidige	verschuiving zeker niet hoger zijn en andersom is de neiging om te gaan fietsen of OV te gebruiken mogelijk nog wat groter. Belangrijk is dat de Ring voldoende doorstroomt, zodat het voor mensen daadwerkelijk aantrekkelijker is buitenom te blijven rijden. Dat kan mogelijk ook door slim verkeersmanagement worden bereikt met de huidige capaciteit. **Luchtkwaliteit** U geeft aan concrete luchtdoelstellingen in het plan te missen. Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen heeft meerdere doelen, de vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar geeft dit weer (zie ook hoofdstuk 1 in het mobiliteitsplan). Luchtkwaliteit is hier onderdeel van via de doelstellingen “duurzaam en leefbaar” en “sociaal en gezond”. Geen van de vijf doelstellingen is gekwantificeerd, wij willen de optimale mix van alle doelen behalen, vertaald in stedelijke kwaliteit. Voldoen aan de juridische normen is daarbij randvoorwaarde. Verder zetten we met het actieplan Schoon Vervoer in op verdere reductie van de gezondheidsschadelijke stoffen in de lucht. **Smart Mobility** U adviseert om een paragraaf op te nemen met betrekking tot toekomstige ontwikkelingen en toepassingen op het gebied van verkeersmobiliteit. Recent hebben wij dit verkend. In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen hebben we hier een korte beschouwing van opgenomen. Wij werken aan een aparte paper over technologische ontwikkelingen en het effect op mobiliteit. **30 km-zones** U geeft aan het zoveel mogelijk inrichten van 30 km-zones te ondersteunen, maar alleen als dit gepaard gaat met een daadwerkelijke aanpassing van het wegprofiel. Voor de naleving van 30 km-zone is een goede inrichting inderdaad noodzakelijk. Ook hebben wij het project “30 in de wijk” in de projectenlijst opgenomen, daarbij

	parkeerrayons te verkleinen, zodat bewoners en hun bezoekers meer plaats krijgen. 7. Over vervoer over water wordt slechts één zin gewijd. Wij adviseren niet alleen per-sonenvervoer, maar ook vrachttransport te stimuleren. Echter wel met schonere, liefst elektrische motoren. De vloot van rederij Schuttevaer vaart met zeer verouderde motoren. Dat geldt ook voor de verhuurders van recreatieboten/kruisers uit de omgeving die met regelmaat Utrecht aan doen. Bewoners en recreanten langs de Vecht, de Weerdsluis, de Oudegracht en de Singels zitten zomers in de vervuilde lucht en stank. Over het terugdringen van de stank en geluidhinder van de grote scheepvaart op het Amsterdamrijnkanaal wordt ook niets vermeld in het plan. De wijkraad vroeg al eerder om een aanpak in overleg met Rijkswaterstaat. 8. Op p.43 wordt de confrontatie tussen toekomstbeeld en de situatie van begin 2015 aangegeven. In het kaartje staan 38 straten/routes aangegeven waar de leefbaarheid dient te worden verbeterd, waaronder 3 (deels) in Noordwest liggen. De wijkraad stelt voor om opgave 5 uit te breiden met de Anton Geesinkstraat en de Loevenhoutsedijk. Wat gemist wordt is ook de St. Josephlaan/Marnixlaan, zeer druk bereden staten met aan weerzijden in hoofdzaak woonfunctie. Wat de verbetering gaat inhouden wordt nergens aangegeven. De wijkraad adviseert om hier-voor concrete doelen op te nemen. 9. Bij de programmering van uitvoeringsprojecten (p. 78 en verder) ontbreekt volgens de wijkraad de herinrichting van de Oudenoord. Zie dit in relatie tot de wel op genomen Kaatstraat/Adelaarstraat e.v. Wij adviseren ook de Ahornstraat/Omloop/Laan van Chartroise/ Anton Geesinkstraat en Loevenhoutsedijk op te nemen in de programmering. De wijkraad neemt aan dat de St.Josephlaan en Marnixlaan in het overzicht zijn opgenomen onder Maatregelen Utrecht West. De verkeersgroep Ondiep (Laan van	gaat het dus ook om de inrichting. **Gemeentelijk parkeerbeleid** U adviseert om het parkeerbeleid wel aan te passen. Uw eerste advies ten aanzien van de aanpassing van het gemeentelijke parkeerbeleid is op hoofdlijnen gelijk aan het huidige beleid. Het heeft ook onze voorkeur om het parkeren bij nieuwbouw en transformatie zo veel mogelijk te realiseren op eigen erf of in de parkeergarage bij een bouwproject. Op basis van de parkeergelegenheid die op eigen terrein of inpandig gerealiseerd wordt, maken wij een afweging of de adressen kunnen worden uitgesloten van de uitgifte van één of beide parkeervergunningen. Een goede verankering in de bouwvergunning/omgevingsvergunning is hiervoor een vereiste. Bij ruimtelijke ontwikkelingen die zijn opgestart voor de vaststelling van de nota Stallen en Parkeren, is dit niet altijd goed geregeld. Hierdoor worden er soms parkeervergunningen uitgegeven ondanks het feit dat er parkeergelegenheid beschikbaar is. In die gevallen worden in ieder geval niet meer vergunningen afgegeven dan de parkeerdruk in het parkeerrayon toelaat. Uw tweede advies ten aanzien van de aanpassing van het gemeentelijke parkeerbeleid nemen wij niet over. Kleinere parkeerrayons beperken juist de beschikbaarheid van parkeerplaatsen omdat pieken veel minder makkelijk opgevangen kunnen worden. Het gemeentelijke parkeerbeleid, vastgelegd in de Nota Stallen en Parkeren (2013), blijft dus onverkort van kracht. **Vervoer over water** U adviseert niet alleen personenvervoer, maar ook vrachttransport over water te stimuleren. Het stimuleren van vrachtvervoer over water komt aan bod in de paragrafen over goederenvervoer (3.5 en 4.6). Schoon vervoer over water wordt niet via het mobiliteitsplan opgepakt, maar via het reeds vastgestelde actieplannen

	Chartroise/Het Kleine Wijk) heeft reeds eerder voorstellen gedaan voor een inrichting die meer op de fiets, de voetganger én op veiliger oversteken (schoolkinderen!) is toegesneden. 10. Recent (december 2015) is de wijkraadpleging rond de Oudenoord/Nijenoord uitgebracht. Daarin voorstellen van bewoners om te komen tot een leefbare, oversteekbare, groenere en vooral voor voetgangers betere overgang/ aansluiting op de binnenstad. Plus twee rotondes, ter hoogte van de kruising met de Herenweg/Kaatstraat en ter hoogte van de kruising met de David van Mollemstraat/ Warmoesstraat. 11. De vertaling naar verkeersdrukte op pp. 92 en 93 laat nog eens zien dat maatregelingen van de hierboven in 8, 9 en 10 opgenomen straten/routes hard nodig zijn. De wijkraad verwacht dat een belangrijk deel van de opgenomen projectopgaven nog in de huidige collegeperiode worden uitgevoerd. 12. Inzake voorgestelde projecten in de Gebiedsagenda Overvecht/Noordwest verwijst de wijkraad graag naar haar advies hierover d.d. 20 maart 2015. Daarin onder meer veel aandacht voor gewenste fietsroutes en het oplossen van fietsknelpunten. De wijkraad ziet echter niets in een fietsbrug ter hoogte van de Weerdsluis, gelet op het beschermd stadsgezicht ter plaatse. Daarenboven verzekeren fietsroutekenners ons dat de aanloop naar zo'n brug op hoogte te stijl zal worden voor de doorsnee fietser. 13. Wat de wijkraad mist bij het onderdeel Fietsen zijn buurtfietsstallingen buiten het centrum. Zeker in de wijken om de binnenstad, waaronder in Noordwest, is het openen van dergelijke stallingen zeer gewenst. Uiteraard in overleg met de bewoners.	schoon vervoer en goederenvervoer. Emissieloos varen waar mogelijk is daarin uitgangspunt op de Utrechtse wateren. **Autonetwerk** U adviseert opgave 5, omgeving Weerdsingel, uit te breiden met de Anton Geesinkstraat en de Loevenhoutsedijk. De Loevenhoutsedijk is reeds opgenomen in de auto-opgaven, de Anton Geesinkstraat door zijn andere vormgeving niet. U geeft ook aan de St. Josephlaan en Marnixlaan te missen. Deze straten maken onderdeel uit van Maatregelen Utrecht West (project 23). **Uitvoeringsprojecten** U geeft aan bij de programmering van uitvoeringsporjecten de herinrichting van de Oudenoord te missen, net als de Ahornstraat/Omloop/Laan van Chartroise/ Anton Geesinkstraat en de Loevenhoutsedijk. Deze wegen zijn wijkstraten en vallen daarom binnen het project 30 in de wijk, en zijn daarmee niet als zo nodig benoemd. In het autonetwerk staan ze wel als opgaven benoemd. Dit geldt ook voor de Anton Geesinkstraat en de Loevenhoutsedijk. Deze zijn niet opgenomen in de lijst met geprioriteerde projecten. **Uitwerking en uitvoering van projecten** U brengt de wijkraadpleging onder de aandacht en spreekt de verwachting uit dat een belangrijk deel van de projectopgaven deze collegeperiode worden uitgevoerd. Bij de uitwerking van een project zal uiteraard de mening van bewoners worden meegenomen. In dit geval ook de resultaten van de wijkraadpleging. Voor Maatregelen Utrecht West start de uitwerking en ook de Oudenoord zuid is ook een project dat binnenkort van start gaat. De overige projecten moeten geprogrammeerd worden in het MeerjarenPerspectief Bereikbaarheid, dat jaarlijks met de Voorjaarsnota wordt vastgesteld. De beschikbaarheid van financiën en de prioriteit ten opzicht van andere projecten in de stad maken deel uit van het afwegingskader.

	14. De wijkraad rekent er op dat bewoners(groepen) worden betrokken bij de wijze waarop projecten vorm wordt gegeven en niet pas bij de uitvoering ervan. Want samen maken we de stad.	Prioriteit zal ook worden gegeven aan projecten de samenhangen met ruimtelijke projecten of onderhoudswerkzaamheden (werk met werk maken). Wij onderschrijven uw aanname dat bewoners(groepen) worden betrokken bij de wijze waarop projecten vorm wordt gegeven en niet pas bij de uitvoeren ervan. Participatie met bewoners bij planvorming is ook voor ons een speerpunt. **Fiets** U verwijst naar uw advies over de gebiedsagenda Overvecht/Noordwest over gewenste fietsroutes en het oplossen van fietsknelpunten. Voor het project Doorfietsroute om de binnenstad noord ligt nog niet vast dat de keuze op een brug bij de Weerdsluis valt. Wij bekijken wel alle opties, omdat elke optie zijn eigen voor- en nadelen heeft. U geeft aan het uitbreiden van buurtstallingen buiten het centrum te missen. In het Actieplan Utrecht Fietst! Is de inzet op fietsparkeren aangegeven. Hierbij wordt ingezet op forse uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken van 1400 - 1500 plekken in het centrum, realisatie van meer dan 15.000 plekken bij Utrecht CS en uitbreiding van stallingsruimte bij overige stations en bij winkelcentra. In de praktijk blijkt dat leegstaande panden niet altijd bruikbaar zijn omdat verbouw ten behoeve van tijdelijke fietsenstalling kostbaar is of de ruimte ongeschikt. Utrecht realiseert daarnaast 2 buurtstallingen per jaar in wijken. Ook hierbij geldt dat de omvang van de ruimte voldoende groot moet zijn om het financieel haalbaar te houden.

67	Het stimuleren van fietsen en lopen in de stad juichen wij van harte toe. We hebben hierbij echter wel wat kanttekeningen: **Meer aandacht voor de veiligheid van voetgangers.** Wij zijn voornamelijk voetganger. Wij lopen heel graag door de stad, maar voelen ons geterroriseerd door fietsers. Voetgangers-stoplichten worden door fietsers genegeerd, men fietst op het trottoir en waagt het dan ook nog om te bellen dat WIJ opzij moeten, overal worden fietsen maar lukraak neergekwakt. En dan hebben we het nog niet eens over het gebruik van de smartphone of oordoppen op de fiets, waardoor men niet goed oplet. Meer faciliteiten voor fietsers zijn prima, maar VEEL MEER aandacht voor veiligheid en plezier voor voetgangers is ons inziens harder nodig. Voetgangers hoeven niets te parkeren dus zijn nog beter voor de openbare ruimte! Daarnaast is het lopen op trottoirs hier en daar behoorlijk lastig door terrassen, reclameborden midden op het trottoir, aannemersbusjes en gestalde (bak)fietsen. En soms is er niet eens een behoorlijk voetpad, zoals op de Plompetorengracht. (En geen scheiding tussen verkeersstromen is altijd in het nadeel van de voetganger) **Automobilisten niet pesten.** Een van ons is noodgedwongen ook automobilist. Helaas heeft die niet de luxe om op de fiets naar het werk te kunnen. Mijn baan in Utrecht is opgeheven, nu werk ik op een plek die met OV slecht bereikbaar is. Ik zal in deze tijd van crisis niet de enige zijn die niet meer kan werken in zijn/haar woonplaats! Met angst en beven kijken wij uit naar smallere wegen bij een stijgend bewonersaantal. Kwaliteit van leven, vervoer en de lucht zijn gebaat bij een goede doorstroming, niet bij opstoppingen en files. We begrijpen dat de gemeente probeert auto's die er niet horen uit de stad te weren, maar versmalling van uitvals/toegangswegen terwijl het inwonersaantal sterk groeit klinkt niet echt logisch. Utrecht is recent al moeilijker bereikbaar geworden door het aantrekken van de economie. Wilt u hier nog eens heel goed over nadenken en	De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In de A-zones (centrum Utrecht, Utrecht Sciencepark 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 Sciencepark wordt het voetgangersgebied vergroot. Door middel van een passende inrichting van wegen wordt er voor gezorgd dat de stad, ondanks de groei, aantrekkelijk blijft. Dit betekent het maken van keuzes, waarbij niet alle vervoerswijzen gefaciliteerd kunnen blijven worden zoals dit in het verleden is gedaan. Op een aantal plekken kan dat leiden tot minder infrastructuur voor autoverkeer, zodat alternatieven zoals fiets, lopen en openbaar vervoer aantrekkelijker worden. Daarnaast moet mobiliteitsmanagement er voor zorgen dat mensen alternatieven gaan kiezen voor het reizen met de auto, niet alleen door andere vervoerswijzen te kiezen maar ook bijvoorbeeld meer te kiezen voor thuiswerken en reizen op andere tijden. Dit alles samen moet er voor zorgen dat de stad aantrekkelijke en bereikbaar blijft. In eerder discussies rondom Grifthoekbrug ging het vooral om een betere voetgangersverbinding tussen Grifthoekgarage en binnenstad. Daarmee zou de aantrekkelijkheid van de garage voor bezoekers van de binnenstad verhoogd worden. Anno 2016 zijn er meerdere aspecten die een rol spelen bij de eventuele realisatie van de Grifthoekbrug. De gevangenis Wolvenplein is intussen gesloten en hier worden nieuwe ontwikkelingen verwacht. Dit biedt nieuwe kansen voor de brug. Qua inpassing van de brug nemen de mogelijkheden toe. Tevens kan de brug een functie krijgen binnen het fietsnetwerk. Het is een aantrekkelijk fietsroute aan de noordzijde van de binnenstad van en naar het

	rekenen op basis van correcte cijfers voordat u nog meer problemen gaat creeren? Meestal werkt belonen beter dan straffen; kan de gemeente niet iets creatiefs verzinnen om het doel van minder autokilometers door de stad op een andere wijze te bereiken? Dan nog graag aandacht voor **project Grifthoekbrug**. Het doel van deze brug op dit moment, alsmede de haast waarmee dit zou moeten worden uitgevoerd, is ons volstrekt onduidelijk. Welk probleem moet hiermee worden opgelost? Als de gemeente wil dat mensen meer lopen en fietsen, waarom moet er dan een dure oplossing worden bedacht om 150 meter lopen of fietsen te besparen? In 2009 (en zelfs nog eerder) was er ook sprake van een brug; deze was toen gepland direct naast een woonhuis aan de Wolvenstraat en zou een drukke driesprong op het rustige Wolvenplein veroorzaken, waar mensen direct gedwongen worden linksaf of rechtsaf te gaan. De route naar het centrum voert door de smalle bochtige Wolvenstraat, die een hellend trottoir heeft waardoor rolstoelen en kinderwagens vaak het fietspad nemen. Dat levert gevaarlijke situaties op met fietsers en brommers/scooters. Daarnaast zou een toename van het aantal voetgangers en fietsers dat deze route fietst de kans op ongelukken met de slecht zichtbare uitrit van de parkeergarage vergroten. Ook verwachten wij dat een brug die ook toegankelijk is voor scooters en brommers een handige vluchtroute wordt voor criminelen. Deze brug was toen bedacht om gebruik van de Grifthoekgarage to stimuleren en een alternatief te bieden voor de op te heffen parkeerplaatsen op het Janskerkhof. De buurt heeft een brug op die plaats destijds met goede argumenten afgewezen. Uit onderzoek in 2009 was al gebleken dat 150 meter minder lopen (van Grifthoekgarage naar stad) ook nog steeds te lang gevonden wordt. De buurt heeft toen een aantal alternatieve oplossingen (zoals een mooi wandelpad	noordoosten van de stad en kan voor ontlasting zorgen van de drukke binnenstad route De afweging voor realisatie van een brug voor langzaam verkeer bij het Wolvenplein wordt gemaakt in het kader van de herontwikkeling van de gevangenis Wolvenplein.

	langs de singels) aangedragen. Helaas is er met die alternatieve oplossingen niets gedaan. De gemeente dreigt zich nu voor de derde keer aan dezelfde steen te stoten. Inmiddels zijn er geruisloos diverse parkeerplaatsen op het Janskerkhof opgeheven zonder dat er een brug ligt. Wij hadden verwacht dat de parkeerders van het Janskerkhof wellicht een plaats zouden huren in de parkeergarage Wolvenplein (dichterbij dan even duur als de Grifthoekgarage), maar daar zijn nog steeds plaatsen te huur. De parkeerders van het Janskerhof vinden het Wolvenplein blijkbaar ook al te ver! Daarnaast is de gevangenis weliswaar geen gevangenis meer, maar het is nog steeds Rijkseigendom, en er is nog geen definitieve bestemming. Het lijkt ons onverstandig en een verkeerde uitgave van belastinggeld om nu een onomkeerbare beslissing te nemen terwijl de definitieve bestemming nog niet bekend is. Waarom niet gewacht tot er een definitieve bestemming is, en dan samen met aanwonenden en nieuwe gebruikers maatwerk uitvoeren: welke verkeersproblemen zijn er of worden er verwacht, worden die met een brug opgelost, en zo ja, wordt het dan een voetgangersbrug of een langzaamverkeerbrug en waar moet de brug dan aan land komen? Misschien wil de nieuwe eigenaar ook wel meebetalen aan een brug op zijn grondgebied. Wij hebben begrepen dat de gemeente er aan denkt om opnieuw over de plaats van de brug na te denken, en het mee te nemen in de plannen voor de definitieve bestemming van de gevangenis. Dat lijkt ons verstandig. Tot die tijd zouden we willen voorstellen om, net als aan het nieuwe stukje singel, een goed wandelpad te maken langs de singels, zodat een mooie wandelroute ontstaat. Men kan dan bij de Biltstraat of de Noorderstraat de stad inlopen. Beide plekken zijn een veel logischer ingang van de stad, met betere zichtlijnen, dan de Wolvenstraat.	

	Samenvattend zouden wij willen voorstellen om dit te laten rusten totdat het duidelijk is wat de nieuwe bestemming wordt van de voormalige gevangenis, en op dat moment te bekijken of een brug überhaupt nodig is, en zo ja, in welke vorm en op welke plaats. De landing tussen de ex-gevangenis en het woonhuis Wolvenstraat is in elk geval geen goede plaats. [Bijlagen in bijlagenboek]	

68	Hiermede wil ik als bewoner van het Wolvenplein reageren op het in voornoemde nota opgenomen uit te voeren voornemen tot de aanleg van een langzaam-verkeer-brug (punt 29 op blz. 81). Als bekend is een loopbrug in zowel 1999 en 2010 door de raad afgewezen. Enkele citaten uit de Raadsvergadering uit die tijd: PVDA: (Mevrouw Spit): de PVDA was tegen de aanleg van de wolvenbrug, “het kost te veel geld, weliswaar wordt de loopafstand met 200 meter bekort maar de resterende loopafstand tussen de parkeergarage en het meetpunt Neude is nog ontzettend groot. Verder vond de PVDA dat de brug een aantasting is van het fraaie stadsbeeld. Leefbaar Utrecht; (Mevr. Van den Bergh) was van mening net zoals de VVD (Dhr. Van den Bosch) dat “het een onjuiste veronderstelling is dat de brug de garage exploitabel moet maken, dan is de locatie van de garage verkeerd gekozen en daar veranderd de komst van een brug niets aan!” De VVD noemt in dit verband de locatie van de grifthoek garage een “ blunder van de eerste orde” . Leefbaar Utrecht prees de opstelling van de bewoners “die reële alternatieven aanbieden die de brug niet noodzakelijk maken”. D66 (Mevr. De Wit) prees ook de opstelling van de bewoners en steunde de voorgestelde alternatieven en wees op de mogelijkheid van een betere aansluiting bij het openbaar vervoer. GROEN LINKS ((Dhr. Giesberts) concludeerde dat er te weinig draagvlak was voor de aanleg van de brug en kon zich vinden in “een mooie looproute” als alternatief. CDA (dhr. Haitsma) sprak zich ook expliciet uit tegen de aanleg van de brug en was van mening dat er voldoende varianten zijn om de binnenstad te bereiken. Ook de SP (Dhr. Van der Vlist) sprak zich fel uit tegen de komst van de brug en was van mening dat er betere alternatieven te bedenken zouden zijn. (wandelroute) de SP stelde ook vraagtekens bij de kosten! Opvallend is ten slotte de opmerking van wethouder Kernkamp in 1999, Die spreekt van “zeer kwetsbare gebieden rondom de binnenstad waarbij sprake is van een beschermd stadsgezicht.” Hij toonde zich gevoelig voor de tegenargumenten! Een citaat “tijdens een inloopbijeenkomst heb ik ook gezegd dat zo’n bruggetje best aardig kan zijn, maar dat het verkeer en vervoer technisch geen noodzaak is!”	In eerder discussies rondom Grifthoekbrug ging het vooral om een betere voetgangersverbinding tussen Grifthoekgarage en binnenstad. Daarmee zou de aantrekkelijkheid van de garage voor bezoekers van de binnenstad verhoogd worden. Anno 2016 zijn er meerdere aspecten die een rol spelen bij de eventuele realisatie van de Grifthoekbrug. De gevangenis Wolvenplein is intussen gesloten en hier worden nieuwe ontwikkelingen verwacht. Dit biedt nieuwe kansen voor de brug. Qua inpassing van de brug nemen de mogelijkheden toe. Tevens kan de brug een functie krijgen binnen het fietsnetwerk. Het is een aantrekkelijk fietsroute aan de noordzijde van de binnenstad van en naar het noordoosten van de stad en kan voor ontlasting zorgen van de drukke binnenstad route De afweging voor realisatie van een brug voor langzaam verkeer bij het Wolvenplein wordt gemaakt in het kader van de herontwikkeling van de gevangenis Wolvenplein.

	Naar mijn mening is een en ander nog steeds van toepassing. De enige wijziging die is opgetreden tov het verleden is de wijziging van het gebruik van de gevangenis. De definitieve nieuwe bestemming staat evenwel nog niet vast. In hoeverre een nieuwe bestemming aanleiding zou zijn voor wijziging van het eerder ingenomen standpunt kan pas worden bezien als de definitieve bestemming bekend is. Ieder besluit t.a.v. de aanleg van een brug in welke vorm dan ook op de gesitueerde plek is dan ook als prematuur te beschouwen. Kortom een loopbrug en de situering daarvan zou opnieuw bekeken kunnen worden bij bekend zijn van de definitieve bestemming van de voormalige gevangenis. Thans wordt zelfs een langzaam-verkeer-brug voorgesteld. Het komt mij voor dat de situatie ter plekke onvoldoende bekend is bij de plannenmakers. De route vanaf het Griftpark/Kleine Singel via de beoogde brug zou alleen voordeel opleveren voor het langzaam-verkeer als die via de Wolvenstraat en verder Plompentorengracht zich naar het centrum beweegt en vieze versa. Via Wolvenplein en verder Wittevrouwenkade is het geen verkorting van de route t.o.v. de huidige situatie, via de Wittevrouwensingel. Nu al is de Wolvenstraat tweerichting verkeer voor rijwielen hetgeen al geregeld tot gevaarlijke situaties leidt zeker met bromfietsen/scooters. Het wegdek is op het smalste stuk slechts 1,85 breed. Het trottoir nog geen meter. Met kinderwagens moet men ook op het smalle wegdek lopen. Kortom een brug die meer fietsverkeer aantrekt zal leiden tot gevaarlijke situaties zeker ook omdat de Wolvenstraat krom loopt en dus onoverzichtelijk is (zie foto). Kortom de aanleg van een langzaam-verkeer-brug op deze plek is onverantwoord. [Bijlage afgebeeld in bijlagenboek] Ik ga er vanuit dat u voornoemde punten meeneemt en ben gaarne bereid met u ter plaatse een en ander te verduidelijken.	

69	Graag wil ik – mede namens vele buurtbewoners – reageren op de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen', in het bijzonder met betrekking tot de wijk Overvecht Zuid. Woonstraat en wijkstraat In de nota wordt de Donaudreef in de toekomst voorgesteld als een wijkstraat (p.43, p.93) en een doorgaande route van en naar de Noordelijke Randweg (p.43, p.93). De beschouwing van de gehele Donaudreef als hoofdader van de wijk en als doorgaande route van en naar de Noordelijke Randweg is echter in tegenspraak met de huidige inrichting van het zuidelijkste deel van de straat (tussen de Moezeldreef en de Berezinadreef). Dit gedeelte is in het verleden heringericht, juist om automobilisten te ontmoedigen deze straat als doorgaande route te gebruiken en om snelheidsovertredingen terug te dringen. De straat is hier tot de helft versmald en de stoepen zijn verbreed. Dit gedeelte van de Donaudreef zou dan ook beschouwd moeten worden als een woonstraat en niet als een wijkstraat (de wijkstraten zijn: het noordoostelijke deel van de Donaudreef, de Berezinadreef en de Wolgadreef). Wij vragen u de nota op dit punt aan te passen, zodat het zuidelijkste gedeelte van de straat als woonstraat wordt erkend. Verkeer om of door de wijk Daarnaast is het aanwijzen van de gehele Donaudreef als doorgaande route in tegenspraak met het in de nota geformuleerde streven het verkeer zo veel mogelijk om de wijken heen te leiden. De route om de wijk loopt immers via de veel geschiktere en ruimere Moldaudreef en Moezeldreef. Over de Donaudreef zou enkel bestemmingsverkeer moeten kunnen rijden maar in de huidige situatie rijdt er veel gebiedsvreemd verkeer, hetgeen overlast veroorzaakt. Volgens de verkeersmodellen zal de Donaudreef in de toekomst een nog hogere verkeersintensiteit te verwerken krijgen (p.7 van de analyse verkeersintensiteiten).	Woonstraat en wijkstraat en verkeer om of door de wijk Op dit punt interpreteert u de kaarten verkeerd. Alleen de stedelijke verbindingswegen (zoals weergegeven op p38) zijn bedoeld als doorgaande wegen (hoofdwegennet). Op alle andere wegen, dus ook alle wijkstraten die in de opgavekaart op p43 als vermeld, is doorgaand verkeer ongewenst en staat de verblijfsfunctie nog meer voorop. Met andere woorden: wat u wenst, sluit aan bij wat wij bedoelen. Prioritering Donaudreef fietsroute en 30km Wij delen uw constatering dat de inrichting niet voldoet. Verbetering hiervan valt binnen het overkoepelende project "30 in de wijk" (nr 60 in de prioritaire projectenlijst, wat betekent dat wij proberen financiering te zoeken). Het staat niet benoemd, maar binnen dit project heeft Overvecht een groot aandeel; de opgave voor herinrichting naar 30 km/u is hier inderdaad nog heel groot.

	Het zou echter de prioriteit moeten krijgen de verkeerssnelheid en -intensiteit in de wijk in de toekomst terug te dringen, in plaats van toe te laten nemen. Prioritering Donaudreef fietsroute en 30km In de nota wordt de Donaudreef eveneens voorgesteld als hoofdfietsroute (p.28, p.50) maar momenteel is deze straat helaas nog onvoldoende veilig voor fietsers. Afgaand op p.41 en 62 van de nota zou de Donaudreef een goed oversteekbare straat moeten zijn, waar de nadruk op een verblijfsfunctie ligt, waar de automobilisten te gast zijn en een 30km-grens wordt gehanteerd. Aan al deze kenmerken voldoet de Donaudreef in de huidige situatie reeds niet, hetgeen veel overlast veroorzaakt (de problematiek is reeds bekend bij het Wijkbureau). Wellicht is Overvecht Zuid een van de 'achtergebleven' gebieden waaraan op p. 41 wordt gerefereerd, maar de huidige situatie maakt ingrijpen dringend. Wij vragen u dan ook met klem om Overvecht prioriteit te verlenen bij de verwezenlijking van deze doelstellingen en eventueel het Wijkbureau hiervoor de benodigde budgetten ter beschikking te stellen.	

70	Mijn opmerkingen hebben met name betrekking op de doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg. Op p80 wordt deze 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg' genoemd (punt 13), deze staat op p78 en p28 ingetekend tussen de huizenblokken van de Seringstraat en het spoor. Als bewoner van de Seringstraat maak ik hier ernstig bezwaar tegen. De aanleg van een fietspad op dit stuk grond (tussen onze achtertuinen en de spoordijk) zou een transformatie betekenen van een afgesloten gebied, waar de bewoners vrij uitzicht op hebben, naar een stuk openbare ruimte. Dit heeft voor mij als bewoner grote gevolgen: - verlies van privacy: inkijk in onze (toch al kleine) tuinen - verhoogde kans op inbraak - geluidsoverlast van (nachtelijke) fietsers en brommers - verlies van vrij uitzicht op de groenstrook en de spoordijk - last van extra verlichting door lantaarnpalen Dit alles vormt een onacceptabele vermindering van mijn woongenot, en ook een sterke aantasting van de waarde (en verkoopbaarheid) van mijn huis. Daarnaast zou dit een sociaal onveilig fietspad opleveren, aangezien het ingeklemd zit tussen achtertuinen en de spoordijk. Ik verzoek u daarom om een betere route te kiezen voor deze 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg'. Bijvoorbeeld aan de westkant van de spoordijk, dus in de Cartesiusdriehoek. Dit geeft een goede ontsluiting voor de ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek, en zou ook beter aansluiten de fietsroute die op p28 in het Werkspoorgebied is ingetekend (over het oude 'Spoorlaan'-trace). Hierdoor kan het Julianapark tevens gespaard blijven. Een ander alternatief zou kunnen zijn: van de Seringstraat, en de aansluiting naar	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie.

	Wisselspoor, een fietsstraat te maken. In verband met de te verwachten (geluids)overlast van brommers en (nachtelijke) fietsers heeft dit voor mij als bewoner van de Seringstraat ook niet de voorkeur, maar valt het te verkiezen boven de op pagina 28 en 78 ingetekende variant aan de achterzijde van de huizen. Indien u (zoals onder andere medegedeeld in de werkgroep Seringstraat-Chrysantstraat in het kader van de bewonersparticipatie bij de ontwikkeling van Wisselspoor) van mening bent dat een definitieve route van de 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg' nog lang niet vastligt, verzoek ik u om dit duidelijk in de tekst en/of de plattegrond aan te geven. Dit voorkomt dat hier in de toekomst naar kan worden terugverwezen als zijnde 'reeds besloten in kader van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. Voorts zou ik deze (reeds enkele malen bij de gemeente aangedragen) alternatieven van een doorfietsroute aan de westelijke zijde van de spoorbaan (in de Cartesiusdriehoek) of de Seringstraat als fietsstraat graag opgenomen willen zien in de nota. Het onderzoek naar de verschillende alternatieven zien wij ook graag opgenomen in de planning. Indien gewenst ben ik uiteraard graag bereid deze alternatieven nogmaals toe te lichten.	Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

71	Onze opmerkingen hebben met name betrekking op de doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg. Op p80 wordt deze 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg' genoemd (punt 13), deze staat op p78 en p28 ingetekend tussen de huizenblokken van de Seringstraat en het spoor. Als bewoners van de Seringstraat maken wij hier ernstig bezwaar tegen. De aanleg van een fietspad op dit stuk grond (tussen onze achtertuinen en de spoordijk) zou een transformatie betekenen van een afgesloten gebied, waar de bewoners vrij uitzicht op hebben, naar een stuk openbare ruimte. Dit heeft voor ons als bewoners grote gevolgen: - verlies van privacy: inkijk in onze (toch al kleine) tuinen - verhoogde kans op inbraak - geluidsoverlast van (nachtelijke) fietsers en brommers - verlies van vrij uitzicht op de groenstrook en de spoordijk - last van extra verlichting door lantaarnpalen Dit alles vormt een onacceptabele vermindering van ons woongenot, en ook een sterke aantasting van de waarde (en verkoopbaarheid) van ons huis. Daarnaast zou dit een sociaal onveilig fietspad opleveren, aangezien het ingeklemd zit tussen achtertuinen en de spoordijk. Wij verzoeken u daarom om een betere route te kiezen voor deze 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg'. Bijvoorbeeld aan de westkant van de spoordijk, dus in de Cartesiusdriehoek. Dit geeft een goede ontsluiting voor de ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek, en zou ook beter aansluiten de fietsroute die op p28 in het Werkspoorgebied is ingetekend (over het oude 'Spoorlaan'-trace). Hierdoor kan het Julianapark tevens gespaard blijven.	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

	Een ander alternatief zou kunnen zijn: van de Seringstraat, en de aansluiting naar Wisselspoor, een fietsstraat te maken. In verband met de te verwachten (geluids)overlast van brommers en (nachtelijke) fietsers heeft dit voor onsj als bewoners van de Seringstraat ook niet de voorkeur, maar valt het te verkiezen voor de op pagina 28 en 78 ingetekende variant aan de achterzijde van de huizen. Indien u (zoals onder andere medegedeeld in de werkgroep Seringstraat-Chrysantstraat in het kader van de bewonersparticipatie bij de ontwikkeling van Wisselspoor) van mening bent dat een definitieve route van de 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg' nog lang niet vastligt, verzoeken wij u om dit duidelijk in de tekst en/of de plattegrond aan te geven. Dit voorkomt dat hier in de toekomst naar kan worden terugverwezen als zijnde 'reeds besloten in kader van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. Voorts zouden wij deze (reeds enkele malen bij de gemeente aangedragen) alternatieven van een doorfietsroute aan de westelijke zijde van de spoorbaan (in de Cartesiusdriehoek) of 'de Seringstraat als fietsstraat' graag opgenomen willen zien in de nota. Het onderzoek naar de verschillende alternatieven zien wij ook graag opgenomen in de planning. Indien gewenst zijn wij uiteraard graag bereid deze alternatieven nogmaals toe te lichten. Verder vielen ons nog een tweetal andere dingen op in de nota: - Op de kaart op p78 komen van veel projecten de kleuren (die de fasering aangeven) niet overeen met de bijbehorende tabellen. Zo zouden volgens de tabel op p82 alle projecten 33 t/m 40 onder 'na realisatie uithoftram (2018)' vallen, terwijl de kaart op p78 aangeeft dat projecten 33 t/m 37 onder 'vanaf heden' vallen. De exacte titel van het document is niet duidelijk: op het voorblad en onderaan de pagina's staat "'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" terwijl in het document zelf overal de naam "'Slimme Routes, Slim Regelen" wordt gebruikt. Dit komt niet erg zorgvuldig over.	

72	De basisuitgangspunten die de gemeente hanteert lijken me de juiste te zijn om de stad in de goede richting te laten ontwikkelen. De voorrang voor duurzame vervoerswijzen die beter zijn in te passen in de stadsruimte en minder belastend zijn voor de inwoners past in een toekomstgerichte stadsontwikkeling. De doorgaande fietsverbindingen en de aandacht voor hoogwaardig openbaar vervoer zijn te verwelkomen. In het bijzonder ben ik verheugd over het voornemen de stadstram te herintroduceren. Dit had al lang geleden moeten gebeuren! Maar wie de duurzame vervoermiddelen wil steunen kan niet omheen het vervuilende verkeer te ontmoedigen. Als beide opties open staan zal een groot deel van de automobilisten het ingesleten mobiliteitsgedrag niet veranderen. Ik stel daarom voor grotere delen van de stad af te sluiten voor het autoverkeer, bij voorbeeld grote delen van de binnenstad. Ook zouden de parkeertarieven substantieel verhoogd moeten worden. De gemeente kiest voor de ontwikkeling van drie verschillende A-knopen. Mij lijkt het echter dat Utrecht Centraal toch van een ander kaliber is dan Centrum Leidse Rijn en Sciencepark. Ik pleit ervoor in te zetten op een enkel hoofdcentrum. Utrecht kan zich dan ontwikkelen tot een gelijke van de andere grote Nederlandse steden wat betreft economische en culturele betekenis. Daar waar nu voorzieningen wat ruim in hun jasje steken (TivoliVredenburg!) kunnen zij op termijn groeien in hun betekenis – door de knooppuntontwikkeling te stimuleren. Dat vraagt natuurlijk om de verkeerscapaciteit van Utrecht Centraal steeds verder uit te bouwen en te laten stroken met de betekenis van het knooppunt. Denk groot – zou ik zeggen! Nu ik toch uw aandacht heb wil ik graag vermelden dat ik als fietser steeds meer moeite heb in de binnenstad mijn fiets in een fietsenrek te parkeren. Deze worden geleidelijk overal weggehaald. Hoe strookt dit met uw voornemen het fietsverkeer te stimuleren? Als ik mijn fiets in een officiële stalling wil plaatsen is het voorgekomen dat ik een kwartier in een rij stond om de fiets kwijt te kunnen!	Wij kiezen ervoor autoverkeer niet te verbieden (bestemmingen in de stad blijven bereikbaar met de auto), maar waar nodig te ontmoedigen (knijpen in plaats van knippen) en de alternatieven (lopen, fietsen, OV, maar ook alternatieve routes en andere tijden) te stimuleren. Het centrum van Utrecht zal ook de belangrijkste (inter)nationale bestemming blijven, maar Utrecht groeit sterk. Het is ruimtelijk en verkeerskundig niet wenselijk alles op het centrum te concentreren. Utrecht Centraal is reeds het grootste knooppunt van Nederland. Dit groeit echter in alle opzichten uit zijn jasje. Verder is het Science park reeds een bestemming van (inter)nationaal niveau en wij verwachten dat Leidsche Rijn Centrum ook meer die kant op gaat. Fietsparkeren is wel degelijk een belangrijk onderdeel van dit beleid. De opgave in de binnenstad is groot, wij zoeken continu naar de beste mix van oplossingen. Bij het uitschakelen van verkeerslichten is een belangrijk aandachtspunt of de situatie veilig blijft. Op de plek die u beschrijft is ook nog ene herinrichting voorzien, die voor lagere snelheden van het autoverkeer moet zorgen.

	Het is niet het onderwerp van onderhavige nota maar het heeft toch een directe relatie hiermee. Een ander verkeersonderwerp: op plekken waar de automobilist snel door kan rijden zijn stoplichten uitgeschakeld Het gevolg is dat de fietser die links wil af slaan zijn leven niet zeker is. Dit betreft in ieder geval de aansluiting Oosterstraat op Maliesingel.	

73	Samen met de Kracht van Utrecht wil ik graag mijn stem laten horen. Samen kunnen we er voor zorgen dat Utrecht kiest voor een gezonde, leefbare stad. Utrecht slibt langzaam dicht. De lucht is nog steeds niet gezond en er is onvoldoende ruimte voor alle fietsers en wandelaars. Utrecht kiest in haar nieuwe plannen voor een binnenstad waar de fietser prioriteit krijgt. Dat is goed nieuws! Maar tegelijkertijd treedt Utrecht niet echt hard op tegen de auto. En dat is wel nodig als we Utrecht leefbaar en bereikbaar willen houden. Voorrang aan voetgangers, fietsers en OV-reizigers in een autoluwe stad. Positief wat de gemeente Utrecht van plan is: • Een samenhangende ruimtelijke visie waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert: met meer nadruk op fiets en OV, meer leefstraten en 30 km-wegen. • Meer lange doorgaande fietsroutes als alternatief voor autogebruik. • Beter gebruik van alle OV-stations als versterking van het netwerk van fiets en OV en om Utrecht CS te ontlasten. Aanvullingen en verbeteringen die ik nog zie: • Gebruik ook het parkeerbeleid om verschillende zones en stadsdelen (Leidsche Rijn, Uithof, binnenstad, omliggende wijken) op gepaste wijze autoluwer te maken. • Maak een einde aan scooter- en brommeroverlast. Stuur scooters naar de rijbaan, onderzoek de mogelijkheden voor een milieuzone voor scooters/brommers. • Stimuleer de overstap van auto, brommer en scooter naar elektrische varianten. • Ontmoedig mobiliteit op benzine en diesel; stimuleer elektrische bussen, taxi's en vrachtvervoer op basis van groene stroom. • Laat zien wat het plan algemeen oplevert voor het klimaat aan CO2-reductie en op het gebied van duurzaamheid. • Betrek de omliggende gemeenten en de provincie (doelstelling: verdubbeling fietsgebruik in 2030!) bij het bereiken van een omslag op het gebied van verkeer en vervoer.	Hartelijk dank voor uw reactie, waarin u enthousiast bent over een aantal positieve ontwikkelingen. Daarnaast noemt u een aantal aanvullingen en verbeteringen. Zoals u terecht aangeeft ervaren fietsers, voetgangers en bewoners de brom- en snorfietsen als een bron van overlast. Met de actieplannen Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Uitgangspunt bij deze maatregelen is de "Utrechtse mix" van stimuleren én handhaven ('wortel en stok'). Eén van de maatregelen is onderzoek naar het instellen van een 'full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. De horizon staat op 2020 omdat elektrische snor- en bromfietsen naar verwachting de komende tijd gaandeweg beter en betaalbaarder worden, de markt voor elektrische brom- en snorfietsen daar bovenop een impuls geeft en berijders krijgen op tijd duidelijkheid. Bij invoering van een milieuzone voor de binnenstad is de verwachting dat de gehele gemeente daarvan profiteert als gevolg van de uitstralingseffecten. Deel van het onderzoek is of er een compensatieregeling kan komen voor inruil van brandstofscooters. In 2023 wordt het openbaar vervoer in de regio Utrecht opnieuw aanbesteed door de provincie, die de concessie verleent. Dit is hét moment om nieuwe eisen aan de busvloot te stellen, samen met de Provincie is onze inzet om dan te kiezen voor zero emission. Ook voor de korte termijn werken we aan versnelling van de aanschaf van zero emission busmaterieel. In samenwerking met U-OV en Provincie Utrecht werkt de gemeente aan een concreet plan voor de invoer van elektrische bussen op korte termijn. U stelt voor om parkeerbeleid in te zetten om gebieden autoluwer te maken. De gemeente Utrecht heeft in de mobiliteitsplan Stallen en Parkeren vastgelegd en het daarop volgend raadsvoorstel over invoeren betaald parkeren op welke wijze zij parkeerbeleid inzet in gebieden om de parkeerdruk te verlagen, en daarmee ook de

		hoeveelheid autoverkeer naar deze gebieden te reguleren. Binnen het programma Beter Benutten Vervolg werken we met partners in de regio (Provincie, RWS, Rijk, gemeenten) aan mobiliteitsmanagement: dit houdt in dat we slimme en duurzame keuzes op het gebied van mobiliteit stimuleren. De gemeente werkt stapsgewijs aan een stad waarin lopen, fietsen, openbaar vervoer, autoverkeer en goederenvervoer in balans is. Het parkeerbeleid is hierin een belangrijk en krachtig instrument. In 2013 is de nota Stallen en Parkeren van kracht geworden. Deze is reeds geschreven in de geest van het Mobiliteitsplan. Bij nieuwe actualisaties zal ook deze nota verdere aanscherping krijgen. Overstap naar elektrische voertuigen en ontmoedig benzine en diesel en groene stroom <PM> Voor het OV: In 2023 wordt het openbaar vervoer in de regio Utrecht opnieuw aanbesteed. Dit is hét moment om nieuwe eisen aan de busvloot te stellen, samen met de Provincie gaan we voor zero emission. Ook voor de korte termijn werken we aan versnelling van de aanschaf van zero emission busmaterieel. In samenwerking met U-OV en Provincie Utrecht werkt de gemeente aan een concreet plan voor de invoer van elektrische bussen op korte termijn. Het voertuigkilometrage in en rond de stad (paragraaf 7.4) geeft een indicatief inzicht in het effect op uitstoot van uitlaatgassen. Daarnaast zal de opkomst van de elektrische auto aanvullend zorgen voor afname van uitstoot van uitlaatgassen. De gemeente heeft nauw overleg opgestart met andere overheden (gemeenten, provincie, Rijk) over de doorwerking van het Mobiliteitsplan en hierbij de afstemming tussen de overheden.

74	Onze opmerkingen hebben met name betrekking op de doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg. Op p80 wordt deze 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg' genoemd (punt 13), deze staat op p78 en p28 ingetekend tussen de huizenblokken van de Seringstraat en het spoor. Als bewoners van de Seringstraat maken wij hier ernstig bezwaar tegen. De aanleg van een fietspad op dit stuk grond (tussen onze achtertuinen en de spoordijk) zou een transformatie betekenen van een afgesloten gebied, waar de bewoners vrij uitzicht op hebben, naar een stuk openbare ruimte. Dit heeft voor ons als bewoners grote gevolgen: - verlies van privacy: inkijk in onze (toch al kleine) tuinen - verhoogde kans op inbraak - geluidsoverlast van (nachtelijke) fietsers en brommers - verlies van vrij uitzicht op de groenstrook en de spoordijk - last van extra verlichting door lantaarnpalen Dit alles vormt een onacceptabele vermindering van ons woongenot, en ook een sterke aantasting van de waarde (en verkoopbaarheid) van ons huis. Daarnaast zou dit een sociaal onveilig fietspad opleveren, aangezien het ingeklemd zit tussen achtertuinen en de spoordijk. Een vergelijkbare situatie is reeds ontstaan bij het fietspad die evenwijdig loopt aan de Spijkerstraat(1e Daalsebuurt) tussen spoordijk en achtertuinen. Dit fietspad wordt door veel bewoners als onveilige ervaren, zeker na het vallen van de duisternis. De fietser bevindt zich hier in een betonnen bak en kan in geval van een dreigende situatie geen kant meer op. Daarnaast zijn de maatregelen tegen inbraak rigoureus in aanpak(prikkeldraad en ingemetseld glas) wat aangeeft dat de veiligheid in het geding is m.b.t. inbraak(zie bijlage)	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

	Wij verzoeken u daarom om een betere route te kiezen voor deze 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg'. Bijvoorbeeld aan de westkant van de spoordijk, dus in de Cartesiusdriehoek. Dit geeft een goede ontsluiting voor de ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek, en zou ook beter aansluiten de fietsroute die op p28 in het Werkspoorgebied is ingetekend (over het oude 'Spoorlaan'-trace). Hierdoor kan het Julianapark tevens gespaard blijven. Een ander alternatief zou kunnen zijn: van de Seringstraat, en de aansluiting naar Wisselspoor, een fietsstraat te maken. In verband met de te verwachten (geluids)overlast van brommers en (nachtelijke) fietsers heeft dit voor onsj als bewoners van de Seringstraat ook niet de voorkeur, maar valt het te verkiezen voor de op pagina 28 en 78 ingetekende variant aan de achterzijde van de huizen. Indien u (zoals onder andere medegedeeld in de werkgroep Seringstraat-Chrysantstraat in het kader van de bewonersparticipatie bij de ontwikkeling van Wisselspoor) van mening bent dat een definitieve route van de ‘doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg’ nog lang niet vastligt, verzoeken wij u om dit duidelijk in de tekst en/of de plattegrond aan te geven. Dit voorkomt dat hier in de toekomst naar kan worden terugverwezen als zijnde ‘reeds besloten in kader van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’. Voorts zouden wij deze (reeds enkele malen bij de gemeente aangedragen) alternatieven van een doorfietsroute aan de westelijke zijde van de spoorbaan (in de Cartesiusdriehoek) of 'de Seringstraat als fietsstraat' graag opgenomen willen zien in de nota. Het onderzoek naar de verschillende alternatieven zien wij ook graag opgenomen in de planning. Indien gewenst zijn wij uiteraard graag bereid deze alternatieven nogmaals toe te lichten. Verder vielen ons nog een tweetal andere dingen op in de nota: - Op de kaart op p78 komen van veel projecten de kleuren (die de fasering aangeven) niet overeen met de bijbehorende tabellen. Zo zouden volgens de tabel op p82 alle projecten 33 t/m 40 onder 'na realisatie uithoftram (2018)' vallen, terwijl de kaart op p78 aangeeft dat projecten 33 t/m 37 onder 'vanaf heden' vallen.	

	- De exacte titel van het document is niet duidelijk: op het voorblad en onderaan de pagina's staat "'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" terwijl in het document zelf overal de naam "'Slimme Routes, Slim Regelen" wordt gebruikt. Dit komt niet erg zorgvuldig over. [Bijlagen afgebeeld in bijlagenboek]	

75	Onze opmerkingen hebben met name betrekking op de doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg. Op p80 wordt deze 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg' genoemd (punt 13), deze staat op p78 en p28 ingetekend tussen de huizenblokken van de Seringstraat en het spoor. Als bewoners van de Seringstraat maken wij hier ernstig bezwaar tegen. De aanleg van een fietspad op dit stuk grond (tussen onze achtertuinen en de spoordijk) zou een transformatie betekenen van een afgesloten gebied, waar de bewoners vrij uitzicht op hebben, naar een stuk openbare ruimte. Dit heeft voor onsj als bewoners grote gevolgen: - verlies van privacy: inkijk in onze (toch al kleine) tuinen - verhoogde kans op inbraak - geluidsoverlast van (nachtelijke) fietsers en brommers - verlies van vrij uitzicht op de groenstrook en de spoordijk - last van extra verlichting door lantaarnpalen Dit alles vormt een onacceptabele vermindering van ons woongenot, en ook een sterke aantasting van de waarde (en verkoopbaarheid) van ons huis. Daarnaast zou dit een sociaal onveilig fietspad opleveren, aangezien het ingeklemd zit tussen achtertuinen en de spoordijk. Wij verzoeken u daarom om een betere route te kiezen voor deze 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg'. Bijvoorbeeld aan de westkant van de spoordijk, dus in de Cartesiusdriehoek. Dit geeft een goede ontsluiting voor de ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek, en zou ook beter aansluiten de fietsroute die op p28 in het Werkspoorgebied is ingetekend (over het oude 'Spoorlaan'-trace). Hierdoor kan het Julianapark tevens gespaard blijven.	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

	Een ander alternatief zou kunnen zijn: van de Seringstraat, en de aansluiting naar Wisselspoor, een fietsstraat te maken. In verband met de te verwachten (geluids)overlast van brommers en (nachtelijke) fietsers heeft dit voor onsj als bewoners van de Seringstraat ook niet de voorkeur, maar valt het te verkiezen voor de op pagina 28 en 78 ingetekende variant aan de achterzijde van de huizen. Indien u (zoals onder andere medegedeeld in de werkgroep Seringstraat-Chrysantstraat in het kader van de bewonersparticipatie bij de ontwikkeling van Wisselspoor) van mening bent dat een definitieve route van de 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg' nog lang niet vastligt, verzoeken wij u om dit duidelijk in de tekst en/of de plattegrond aan te geven. Dit voorkomt dat hier in de toekomst naar kan worden terugverwezen als zijnde 'reeds besloten in kader van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. Voorts zouden wij deze (reeds enkele malen bij de gemeente aangedragen) alternatieven van een doorfietsroute aan de westelijke zijde van de spoorbaan (in de Cartesiusdriehoek) of 'de Seringstraat als fietsstraat' graag opgenomen willen zien in de nota. Het onderzoek naar de verschillende alternatieven zien wij ook graag opgenomen in de planning. Indien gewenst zijn wij uiteraard graag bereid deze alternatieven nogmaals toe te lichten. Verder vielen ons nog een tweetal andere dingen op in de nota: - Op de kaart op p78 komen van veel projecten de kleuren (die de fasering aangeven) niet overeen met de bijbehorende tabellen. Zo zouden volgens de tabel op p82 alle projecten 33 t/m 40 onder 'na realisatie uithoftram (2018)' vallen, terwijl de kaart op p78 aangeeft dat projecten 33 t/m 37 onder 'vanaf heden' vallen.	

	De exacte titel van het document is niet duidelijk: op het voorblad en onderaan de pagina's staat "'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" terwijl in het document zelf overal de naam "'Slimme Routes, Slim Regelen" wordt gebruikt. Dit komt niet erg zorgvuldig over.	

76	Via via bereikte ons het op het laatste moment het bericht dat er een verkeersplan, SRSR, is vrijgegeven ter inspraak. Hierbij doen wij u onze zienswijze toekomen. Allereerst berichten wij u onze ongerustheid dat betrokken bewoners onvoldoende ingelicht zijn over de plannen van de gemeente qua SRSR. Zo hebben wij geen deur-aan-deur bericht gehad, noch onze buren en wijkgenoten, hebben wij vernomen. Wij vermoeden dan ook dat vele omwonenden nog niet op de hoogte zijn gebracht van de huidige plannen van de gemeente (!) Wij wonen in Elinkwijk, en wij zijn tegen een fietspad over de groenstrook, langs het spoor tussen station Zuilen en de Demkabrug. Deze groenstrook is direct gelegen achter onze huizen. Een fietspad op deze plek is om meerdere redenen in strijd met diverse belangen (bewoners, milieu en stad), en wel hierom: a) de groenstrook is reeds aangemerkt als een ecologische bestemming: structureel groen, ecologische zone en ecologische verbinding, direct aangesloten op het Julianapark (bestemd als stiltegebied in de stad Utrecht en de wijk Zuilen). Een additionele verkeersstroom hoort hier niet bij: verstoring van de stilte, het groen en de fauna, alsmede lichtvervuiling, zwerfafval etc. b) de groenstrook is (deels) eigendom van het Nederlandse Spoor en de grond is reeds in het verleden voor verkoop aangeboden door de Spoorwegen aan de bewoners gelegen aan het spoor. Na onderzoek van de bewoners in Elinkwijk is echter gebleken dat de grond ernstig vervuild is. Aankoop van de grond zou van de bewoners in 1 klap 'vervuilers' hebben gemaakt.	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt**.** Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

	Wij vermoeden dat de gemeente ook niet voor de vervuiling aansprakelijk wil worden gesteld en dat de grond beter af is zoals thans bestemd als ecologisch zone- en verbinding. c) Elinkwijk is sinds 2013 een zogenaamd beschermd stadsgezicht, inclusief beschermend bestemmingsplan, daarin worden niet alleen de de structuur (patroon van straten, pleinen, waterlopen), en bouwvolumes (rooilijnen, kaphoogtes e.d.), maar ook in hoofdlijnen de inrichting van de openbare ruimte (parken, groenzones, wegprofiel, trottoirs) vastgelegd. Een andere bestemming, zoals nu bedacht middels een inrichting voor verkeer onmiddelijk grenzend aan de huizen van Elinkwijk, hoort hier niet thuis. Sterker nog, de gemeente hoort zich sterk te maken voor beschermen van het unieke stadsgezicht, en hier pal voor te staan. d) toename onveiligheid voor de bewoners als groenstrook ineens 'openbare ruimte' wordt: privacy aantasting, niet meer ongestoord genieten van achtertuin, toename omgevings- en verkeerslawaai, ontsluiting van het gebied voor ongenode gasten: onze huizen zijn aan de achterkant ineens beter toegankelijk voor inbrekers, inclusief snelle 'ontsnappingsroute'. Een fietspad op deze groenstrook is ons inziens dan ook een plan dat zo spoedig mogelijk verworpen dient te worden. Een doorfietsroute aan de andere kant van het spoor, waar de situatie heel anders is (geen directe omwonenden die benadeeld worden, ecologische zone of beschermd stadsgezicht, maar een industrieel gebied dat een voordeel heeft als deze 's avonds ontsloten wordt middels fietsverbinding tussen het Amsterdam Rijnkanaal en station Zuilen). Wij vernemen graag de reactie van de gemeente op onze zienswijze.	Zie antwoord bij 70.

77	Allereerst willen onze instemming en waardering uitspreken voor de algemene visie en beleidslijn van het plan. De keuze voor meer inzet en meer ruimte voor de voetganger, fietser, het openbaar vervoer, leefstraten, doorfietsroutes en 30 km wegen is niet alleen wenselijk en noodzakelijk om redenen van milieu, veiligheid, duurzaamheid en klimaat. Die keuze is ook wenselijk en noodzakelijk om de aantrekkelijkheid van Utrecht te behouden en versterken door een verbetering van de verblijfskwaliteit. Goed aan het plan is vooral het besef, dat juist de groei van de stad een omslag nodig maakt naar een ambitieuze inzet op fiets en openbaar vervoer, waarbij veel meer gebruik kan worden gemaakt van spoor en lightrail. De compactheid van de stad, en het feit dat wij het knooppunt zijn van het landelijke spoornet, bieden daarvoor alle kansen. Ook heel goed is dat het plan verder gaat dan alleen maar denken over verkeersstromen, en aangeeft dat de kwaliteit van de openbare ruimte en de beleving van stad, wijk en buurt zeker zo belangrijk is. En dat de binnenstad, de wijken en het Utrecht Science Park om specifieke oplossingen ("als maatwerk per type gebied", pagina 11) vragen. Op onderdelen is de voorgenomen omslag niet even helder uitgewerkt. Daarnaast roept de nogal schetsmatige vervoerskundige onderbouwing een aantal vragen op. Daarom komen wij met een aantal verzoeken voor aanvullingen van dit plan. 1. Zoek oplossingen ook in regionaal verband De grootste uitdaging in het creëren van een omslag van autogebruik naar fiets- en OV gebruik ligt op het regionale schaalniveau. Daar is de grootste winst te boeken. Betrek de provincie en omliggende gemeenten (U10) goed bij de verdere uitwerking en trek samen op. Benut deze visie in een sterke invulling van de regionale MIRT gebiedsverkenning, ook op basis van de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio. Verzoek: Sluit het plan aan op de provinciale doelstelling voor verdubbeling van het fietsgebruik in 2030 en vul het plan in die zin aan.	Dank u voor de instemming met de hoofdlijn van het de nota. 1. Zoek oplossingen ook in regionaal verband Wij delen het belang van regionale samenwerking volledig. Aan uw verzoeken geven wij met het plan ook invulling. Voor de fiets hebben wij nauw contact met de provincie. Onze fietsambitie, met deze nota en ons eerder vastgestelde Actieplan Utrecht Fietst!, is naar onze mening minstens zo hoog als die van de provincie. En in het hoofdstuk OV hebben wij onze hoge ambitie voor de bediening van de stations opgenomen (6x per uur Randstadspoor, meer knopen bediend met hogere orde dan sprinters).

	Verzoek: Vul het plan aan met de doelstelling om het aantal stops op alle treinstations in de regio te verhogen om Utrecht CS te ontlasten en neem deze doelstelling mee naar de provinciale spoortafel en in de regionale/provinciale spoorvisie 2020-2025. 2. De schaalsprong voor OV en fiets, ook in samenhang Het college geeft in Hoofdstuk 3 aan te streven naar een schaalsprong in het vervoersnetwerk en knopen 2025. Belangrijk is het - in lijn met onze voorstellen ten aanzien van een "dubbele schaalsprong OV+fiets", ingezet met ons rapport '[inspreker]' - deze ambities ook duidelijk aan elkaar te verbinden en te streven naar een win/win effect voor beide duurzame vormen van vervoer. Voor een wervend en aantrekkelijk functionerend regionaal railnet is het essentieel dat de regiohaltes en -stations inderdaad hoogfrequent worden bediend met treinen en een toekomstig tramnetwerk. Van groot belang daarbij is een goede multimodale bereikbaarheid van het Utrecht Science Park/De Uithof. Daarbij kan specifiek worden gedacht aan een versterkte rol voor de stations Vaartsche Rijn en Bilthoven. In lijn met het rapport 'Manifest voor spoor en stad' http://kennisdeling.verdus.nl/upload/documents/Manifest%20voor%20spoor%20en%20stad.pdf lijkt het ons van belang de ontwikkelingsmogelijkheden van haltes en stations (zie bijvoorbeeld Utrecht Zuilen) veel beter te benutten, ook op het gebied van bouwen in hogere dichtheid en parkeerregime. De directe omgeving zal fiets- en ook voetgangersvriendelijk dienen te zijn. Verzoek: Wij willen graag meedenken over verdergaande voorstellen hierover, ook in het kader van de gebiedsverkenning OV / provinciale spoortafel, in samenwerking met Rover en het ROCOV. Wat betreft een eventuele spoorontsluiting van het Utrecht Science Park vinden wij	2. De schaalsprong voor OV en fiets, ook in samenhang Uw visie op hoe fiets en OV elkaar versterken komt overeen met de onze en dit komt naar onze mening tot uitdrukking in de nota (o.m. de aandacht voor fietsbereikbaarheid in het OV-hoofdstuk en de focus op stations in het fietsnetwerk). Bij de regionale OV-verkenning komen vele varianten aan bod, de landschappelijke inpassing is daarbij een van de punten waarop afgewogen wordt. Bij verdere uitwerking van de plannen bekijken we graag hoe andere partijen betrokken kunnen worden.

	dat bij een op zich belangrijke verdere railontsluiting van het USP (per trein of tram) ook de ontsluiting/netwerkverbinding vanaf station Bilthoven in beeld moet worden gebracht en dat daarbij in elke variant zeer goed op de landschappelijke inpassing moet worden gelet, en behoud van belangrijke ecologische waarden een voorwaarde is. 3. Fietsnetwerk: plan van aanpak voor specifieke knelpunten In algemene zin hebben wij veel lof voor de uitgangspunten en schetsen voor het fietsnetwerk. Een wat ongelukkige fout lijkt ons de verkeerde weergave van de Oosterspoorbaan in het netwerk: niet het noordelijke, maar het zuidelijke deel zal daar deel van uitmaken, nemen wij aan. Goed is de opsomming van potentiële knelpunten in het fietsnetwerk. Het is ons echter niet duidelijk of er ook een helder Plan van Aanpak komt voor al deze specifieke knelpunten. Wel voegen wij als knelpunt toe de kruising Platolaan/Weg tot de Wetenschap, waar de drukste doorfietsroute van de stad een trambaan kruist. Dat betekent serieus oponthoud voor beide vervoerswijzen en serieus potentieel letselgevaar voor de fietser. Wij doen een dringend beroep om hier alsnog naar ongelijkvloerse oplossingen (i.c. een tunnel) te kijken en hierbij onze door ons recent vervaardigde 3D-ontwerpen te betrekken. Daarnaast is het wellicht meer helder om niet te spreken van “spreiding van fietsroutes” maar van “aanvullende/completerende routes”. Fietsers laten zich niet spreiden, maar zijn wel blij met nieuwe mooie, groene, stille, directe en comfortabele routes zonder oponthoud, die de gaten in het netwerk vullen. Verzoek: Vul het plan aan met een wijze waarop het fietsnet in de wijken in een verfijningsslag in samenspraak met Fietsersbond en wijkraden wordt opgesteld.	3. Fietsnetwerk: plan van aanpak voor specifieke knelpunten Zowel het zuidelijk als het noordelijk deel van de Oosterspoorbaan staan op de kaart. Het zuidelijk deel is daarbij een reëel vooruitzicht op korte termijn, een fietsroute op het noordelijk deel is een wens. De ambitie is alle knelpunten op te lossen, maar budget vormt een beperkende factor. In H6 hebben we een aantal routes opgenomen waaraan we prioriteit willen geven en waarvoor we als eerste budget willen zoeken. Bij de invulling van projecten waarvoor budget beschikbaar komt, worden Plannen van Aanpak gemaakt. Verder verwijzen we ook naar het Actieplan Utrecht Fietst! en de projecten en acties die daaruit voortkomen. De kruising Platolaan/Weg tot de Wetenschap staat in ons knelpuntenoverzicht op p.31. Binnen andere projecten op deze locatie, met name de tram, zullen wij kijken of wij dit voldoende kunnen oplossen. Uw suggestie om het fietsnetwerk te verfijnen in de wijken zal niet plaatsvinden door het opstellen van een nieuw fietsnetwerk voor ontsluitende routes. Het hoofdfietsnetwerk (met doorfietsroutes) is de basis voor de investeringen voor fiets- en strooiroutes. Dit netwerk is, vooral richting OV knooppunten, verfijnd ten opzichte het fietsnetwerk uit eerdere plannen. Op de laatste ontsluitende schakels worden de fietsstromen zo diffuus dat van een netwerk geen sprake meer is. De verkeersveiligheid voor fietsers is uiteraard op deze laatste schakels een randvoorwaarde, net als auto en voetganger.

	4. De auto: van rekenen met modellen naar scenario's en doelen De recent toegevoegde bijlagen http://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/verkeer_en_vervoer/Analyse-verkeersintensiteiten-SRSRSB-stadsbreed20151215.pdf en http://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/verkeer_en_vervoer/Analyse-verkeersontwikkeling-SRSRSB-centrum20151215.pdf roepen erg veel vragen bij ons op. Zo worden de cijfermatige berekeningen weergegeven voor het jaar 2025. Als - en wij schrijven nadrukkelijk: als - de plannen voor verbreding van de Ring Utrecht ongewijzigd doorgaan, gaat de komende jaren tot en met 2025 de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd helemaal op de schop, en zal de feitelijke situatie (na de beoogde oplevering in 2026) volstrekt anders zijn, zeker aan de oostkant van de stad. Een verbreding van de Ring en een vergroting van de capaciteit van de NRU betekent ook dat de kans groot is dat automobiliteit, ook op regionale schaal, flink toeneemt. Verzoek: Maak in het plan dan ook duidelijk wat de effecten zijn van zowel de wegwerkzaamheden aan de Ring als de verbreding van de Ring op het verkeer naar, binnen en vanuit de stad. In de berekeningen worden - opmerkelijk - geen prognoses gegeven voor de Ring en de NRU en wordt niet duidelijk hoe de verdeling luidt over het locale, regionale en doorgaande verkeer. Wij gaan er nog steeds van uit dat het ministerie een capaciteitsvergroting van de A27-Amelisweerd voorstaat van nu 190.000 mvt/dag, tot 300.000 mvt/dag in 2030.	4. De auto: van rekenen met modellen naar scenario's en doelen Een nota als deze geeft een eindbeeld weer. De situatie tijdens werkzaamheden is onderdeel van de uitwerking van de betreffende projecten (en van de afstemming tussen verschillende werkzaamheden). Zoals in de toelichting bij de later gepubliceerde cijfers is aangegeven, zijn in de gebruikte tool op globale wijze projecten ingevoerd om een algemeen, stadsbreed inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen maatregelen: uitspraken over verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De uitkomsten zijn niet geschikt voor uitspraken per weg of straat. Desondanks hebben we deze wel gepresenteerd; dit moet slechts worden gezien als een eerste indicatie. Een hogere intensiteit op een weg waar dat niet gewenst is, is voor ons slechts een signaal dat bij projecten in dit gebied aandacht nodig is voor de effecten op die weg. Bij het maken van concrete inrichtingsplannen moet nader onderzoek worden verricht en moeten maatregelen worden voorgesteld om eventuele negatieve effecten te voorkomen en gewenst gedrag te stimuleren. De ontwikkeling op de Ring is in de kaarten weergegeven. Een uitsplitsing naar lokaal, regionaal en nationaal is niet gemaakt, om dezelfde reden als hierboven genoemd: de berekeningen en de manier waarop projecten nu zijn ingevoerd leveren geen informatie op dit vlak op. Wij nemen geen expliciete doelstelling op hoeveel auto's er nog de stad in kunnen. Wij beoordelen elke weg op zijn merites (verkeerskundig, maar ook de omgeving, verkeersveiligheide etc), om zo te beoordelen wat daar wel of niet kan. Daarnaast zijn al onze maatregelen er op gericht de alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken en automobilisten de meest geschikte route te laten kiezen én om de ruimtelijke ontwikkeling af te stemmen op de infrastructuur (alle elementen van de ladder van Verdaas komen aan bod). Zaken als afritdosering kunnen daarbij ook aan bod komen, maar zijn onderdeel van een netwerkbreed verkeersmanagement.

	Sinds jaar en dag is de verhouding tussen het locale, regionale en doorgaande verkeer op de Ring/A27-Amelisweerd 1/3, 1/3, 1/3. Wij hebben als [inspreker] de afgelopen jaren onderbouwd dat stad en regio geen 50 % vergroting van de capaciteit van de A27-Amelisweerd kan dragen, omdat die verbreding zal leiden tot een forse groei in het locale en regionale autoverkeer met dienovereenkomstige effecten op ruimtebeslag en milieuruimte. Daarnaast tasten wij in het duister welke optie/variant is gekozen voor de NRU en de rol van de NRU in het stedelijk/regionale verkeerssysteem, en welke prognose dientengevolge voor de NRU voor 2025 wordt gehanteerd. Kennelijk is er een link met de fors toegenomen belasting van de Eijkmanlaan en de voor ons toch vrij verbazingwekkende afname van het verkeer op de Kardinaal de Jongweg in 2025, maar de summiere weergave van een uitkomst uit van de 'tool' doet ons gissen naar zowel de oorzaak als de onderbouwing hiervan. Hoe kan het verkeer op de Eijkmanlaan zo toenemen terwijl het op de daarop aangesloten Kardinaal de Jongweg zo afneemt? Welke plek op de Kardinaal de Jongweg is hier het meetpunt? Ook omdat de NRU integraal deel uitmaakt van het gemeentelijk vervoerssysteem willen wij dat hier helderheid over wordt geschapen. Verzoek: Maak in het plan dan ook duidelijk wat de effecten zijn van zowel de wegwerkzaamheden aan de NRU als de vergroting van de capaciteit van NRU op het verkeer naar, binnen en vanuit de stad. Op grond van het bovenstaande verzoeken wij het college om in een aangevuld SRSRSB in plaats van percentages verplaatsingen beoogde en afrekenbare doelstellingen op te nemen, waarbij vanaf het moment van besluitvorming gemonitord wordt in hoeverre we in Utrecht op de goede weg zijn. Wij vinden - in aansluiting op eerdere uitspraken van uw college in Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar 2012 - dat voor het autoverkeer de opnamecapaciteit van de stad bereikt is.	Dit mobiliteitsplan is ook toe te passen voor een situatie zonder verbreding van de A27. Allereerst geven de gemaakte berekeningen de indicatie dat door ons pakket van verplaatsen van autoverkeer samen met inzet op lopen, fietsen en OV de verschuiving van verkeer naar de Ring beperkt is. Zonder verbreding zal de verschuiving zeker niet hoger zijn en is andersom de neiging om te gaan fietsen of OV te gebruiken mogelijk nog wat groter. Belangrijk is dat de Ring voldoende doorstroomt, zodat het voor mensen daadwerkelijk aantrekkelijker is buitenom te blijven rijden, maar dat kan mogelijk ook door slim verkeersmanagement worden bereikt met de huidige capaciteit.

	Daarvoor is het niet alleen noodzakelijk om het verkeer uit de stad naar de Ring te verschuiven, maar tevens dat het noodzakelijk is het verkeer op de Ring en van buiten de stad te doseren naar binnen de stad. Utrecht zit nu al aan zijn maximum om ruimte en capaciteit aan het autoverkeer te verlenen. We verzoeken daarom: Maak het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de stad als maatstaf concreet door het SRSRB aan te vullen met een maximum aan autoverkeer wat de stad in, binnen en op de Ring kan hebben. Geef aan op welke wijze je een maximum aan autoverkeer zou kunnen bepalen, bijvoorbeeld door het maximum te linken aan metingen vanuit de gemeentegrens als cordon voor het uitgaande en binnenkomende autoverkeer en de bezetting van het aantal parkeerplekken in de stad. Geef in het SRSRSB aan welke doelstellingen en maatregelen binnen de invloedsfeer van de gemeente, van burgers en bedrijven liggen die het mogelijk kunnen maken de verblijfskwaliteit van de stad te verbeteren en het autoverkeer in, binnen en rond de stad kunnen doen verlagen; en maak hierbij gebruik van de mobiliteitsladder (“Ladder van Verdaas”). Opmerkelijk is dat in het plan de spanning tussen de gemeentelijke inzet om het autoverkeer terug te brengen, en de het rijksbeleid om snelwegen te verbreden niet of nauwelijks is benoemd. Utrecht zet zijn beste beentje voor om de druk naar en op de snelwegen te verlichten en alternatieven te bieden voor autogebruik. Verzoek: In lijn met bovenstaande verzoeken wij het college afritdosering van snelwegen op te nemen als maatregel om rijks- en gemeentelijk beleid beter op elkaar af te stemmen.	[voor vervolg beantwoording zie volgende pagina]

	Verzoek: Maak in het plan ook duidelijk hoe gemeente, regio en provincie zich kunnen voorbereiden op een autoverkeersnetwerk zonder verbreding van de Ring Utrecht / A27 - Amelisweerd. Verzoek: Indien u niet kunt of wilt voldoen aan ons verzoek om duidelijk te maken hoe gemeente, regio en provincie zich kunnen voorbereiden op een autoverkeersnetwerk zonder verbreding van de Ring Utrecht doen wij u het voorstel ons met het Right To Challenge (Uit "Samen maken wij de stad") in de gelegenheid te stellen als [inspreker] zelf invulling te geven aan dit verzoek. 5. Specifiek: Parkeerbeleid als beleidsinstrument Wij vinden het opmerkelijk dat het plan niets zegt over het parkeerbeleid. Het is algemeen bekend, dat de parkeermogelijkheden het autogebruik kunnen beïnvloeden. Wanneer de gemeente kiest voor een gezoneerde differentiatie in bereikbaarheid (profiel A, B of C) is het logisch dat daarbij ook een expliciete koppeling met het parkeerregime in die gebieden wordt gemaakt. In de bijlage http://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/verkeer_en_vervoer/Analyse-verkeersontwikkeling-SRSRSB-centrum20151215.pdf lezen wij dat de hoeveelheid autoverkeer van en naar het centrum in de spits sterker toeneemt dan de gemiddelde toename van het autoverkeer. Dat lijkt ons zeer in strijd met de algemene uitgangspunten van het plan, waarin juist de binnenstad en omgeving de laagste prioriteit heeft waar het gaat om autobereikbaarheid. Sturing via parkeerbeleid is een voor de hand liggende optie om alsnog aan de inzet van het plan te voldoen. Daaraan denken wij als eerste stap aan het parkeervrij maken van de Oude Gracht en het omvormen van de Strosteeggarage tot een bewonersparkeergarage met fietsparkeren op de begane grond. Daarnaast dienen de parkeermogelijkheden in het Stationsgebied scherp tegen het licht te worden gehouden, ook gezien de omgevingsdoelstellingen van het gebied en de ook door de gemeenteraad geformuleerde wensen ten aanzien van de belasting van het Westplein.	5. Specifiek: Parkeerbeleid als beleidsinstrument Parkeerbeleid is wel degelijk onderdeel van het beleid, maar is weergegeven in de Nota Stallen en Parkeren; deze sluit naadloos aan bij het mobiliteitsplan. De toename uit het model is slechts indicatief. Wel verwachten wij een grote toename van het bezoek aan het centrum en al hoewel we maximaal inzetten op lopen, fiets en OV, zullen ook mensen met de auto blijven komen. Dit autoverkeer willen wij op een aanvaardbare manier een plek geven. Uw voorstellen met betrekking tot Oudegracht en Strosteeggarage onderzoeken wij.

	Verzoek: Neem parkeerbeleid op als een van de instrumenten / maatregelen om het in punt 5 genoemde maximum aan zowel inkomend als wijkgericht autoverkeer te kunnen beheersen en waar mogelijk te verminderen. 6. Verkeer: klimaat, gezondheid en milieu Terugdringen van autogebruik levert grote winst op het gebied van klimaat, gezondheid en milieu. Zeker waar het gaat om uitstoot van fossiele brandstoffen. Dat laatste geldt overigens niet alleen voor autogebruik, maar ook voor brommers en scooters. Zeker omdat het plan een duidelijk verband legt tussen verkeer- en vervoersbeleid en de ervaren omgevingskwaliteit lijkt het ons logisch om in de verdere uitwerking van het plan de mogelijkheid van een stapsgewijs terugbrengen van het gebruik van fossiele brandstoffen in het verkeer verder uit te werken, eventueel in samenwerking met andere grote steden. Verzoek: Voeg in het plan een paragraaf toe over de aan mobiliteit verbonden klimaatdoelstellingen, Verzoek: Verwerk deze doelstellingen jaarlijks in het Energieplan van de stad als Klimaatbegroting van de stad (in aansluiting op het wetsvoorstel van Samsom/ Klaver) Verzoek: Maak in paragraaf, plan en begroting duidelijk welke relatie bestaat in het maximeren en waar mogelijk verminderen van het autoverkeer in en rond de stad. 7. Voetganger: een eigen domein Wij zijn blij dat de voetganger een stevige plek heeft gekregen in het plan. De kwaliteit van de stad voor de voetganger is overigens niet alleen gerelateerd aan de kwaliteit van voetpaden, trottoirs e.d. maar ook aan de hoeveelheid ander verkeer waarmee een voetganger of wandelaar wordt geconfronteerd.	6. Verkeer: Klimaat, gezondheid en milieu De inzet op schoon vervoer gebeurt via het Actieplan Schoon Vervoer. Binnen het Actieplan Schoon Vervoer en het programma Utrecht Fietst! voeren we een reeks maatregelen uit om de overlast van brom- en snorfietsers tegen te gaan. Eén van de te nemen maatregelen is een onderzoek naar het instellen van een 'full electric milieuzone voor brom- en snorfietsen vanaf 2020. 7. Voetganger: een eigen domein De aansluitingen op recreatieve gebieden staat op de voetgangerskaart aangegeven middels de groene pijlen.

	Verzoek om aanvulling SRSRSB: Neem ook de aansluiting op c.q. de verbinding met wandelroutes naar de recreatieve gebieden rond de stad op. 8. Aanvullende opmerkingen en verzoeken - De relatie met wijkactieplannen en specifieke projectplannen op wijkniveau wordt niet aangegeven. Wij nemen aan, dat dit plan (SRSRSB) voortaan als kader dient voor deze plannen. Verzoek om aanvulling SRSRSB : Maak in aansluiting wat wij in punt 3 hebben voorgesteld duidelijk op welke wijze de inbreng van bewoners en betrokkenen wordt ingebracht en afgewogen. - Verzoek om aanvulling SRSRSB: Maak duidelijk op welke momenten in de jaarkalender campagnethema's de stad kunnen helpen om meer draagvlak voor de beoogde omslag te realiseren. Maak gebruik van de inzichten en positieve effect van de Tour/Départ op een meer autoluwe stad / minder vuile lucht. Denk bijvoorbeeld aan de Koningsnacht en Koningsdag Utrecht op 25/26 april 2016 "Utrecht Zonder Auto" à la Paris Sans Voiture. Denk aan kansen bij andere grotere manifestaties en / of Culturele Zondagen. - Financiën: het plan kent geen financiële paragraaf. Wij begrijpen dat de financiële onderbouwing pas komt bij de voorjaarsnota. Dat maakt het des te belangrijker om de inhoudelijke opgave helder als hierboven aangegeven in termen van gewenste scenario's te programmeren, zodat niet de geldstromen maar de inhoud voorop blijft staan. Wij hopen en verwachten dat u vanuit het thema "Samen maken we de stad" bovenstaande vragen en opmerkingen ter harte neemt, en verwerkt in uw besluit om het door U aangevulde plan aan de gemeenteraad door te zenden en zijn graag tot nadere uitleg bereid.	8. Aanvullende opmerkingen en verzoeken Dit mobiliteitsplan vormt het beleidsmatige kader voor andere plannen. Het komt in de plaats van het vorige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan uit 2005. De kaders veranderen dus en dit kan gevolgen hebben voor projecten. Deze nota is echter het resultaat van een proces, Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, dat al een aantal jaar loopt. De afgelopen jaren hebbe we de nieuwe ambitie dus al onderdeel gemaakt van projecten. De gevolgen voor lopende projecten zullen daardoor naar verwachting beperkt zijn. Verder worden in lijn met het collegeprogramma in projecten belanghebbenden actief betrokken. Uw opmerking over campagnemomenten past uitstekend in onze aanpak van het actieplan De Gebruiker Centraal, die zich richt op de vraagkant van de mobiliteit en op gedrag. Dit plan is een uitwerking van paragraaf 4.2. In het voorjaar van 2016 presenteren wij naar verwachting ook het vervolg-actieplan De Gebruiker Centraal. De financiën zijn inderdaad niet in dit plan opgenomen. Wij menen dat de nota zoals deze straks aan de raad wordt voorgelegd de goede inhoudelijke basis voor besluiten in de voorjaarnota en het MPB biedt.

78	Uit de figuur op pagina 91 blijkt dat in 2025 binnen de ring ongeveer evenveel autokilometers worden afgelegd als nu (94-105%). Het lijkt er dus op dat auto en fiets elkaar over 10 jaar nog steeds beconcurreren om de schaarse ruimte. En dat Utrecht geen 'wereldfietsstad' gaat worden. Daarom roep ik de gemeente op om het aantal autokilometers binnen de ring aanzienlijk te laten dalen. Om dat te bereiken moeten we afstappen van het idee dat een drukke stad uitstekend bereikbaar hoort te zijn voor auto's. De auto is een voertuig dat onnodig veel ruimte opeist en om die reden ongewenst is in dichtbevolkt gebied. Een idee is wellicht om ervoor te zorgen dat bewoners niet meer dicht bij hun woning kunnen lang-parkeren. Laat hen een paar straten verderop parkeren of in een parkeergarage in de buurt die speciaal bestemd is voor bewoners. Dit werpt een drempel op om de auto te nemen voor ritten die ook makkelijk met de fiets of het openbaar vervoer kunnen worden afgelegd.	De gemeente stimuleert dat bewoners en bedrijven bewust kiezen met welk vervoermiddel zij zich gaan verplaatsen en bevordert vanwege de gezondheid en efficiënte ruimtegebruik het lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer. Doorgaand autoverkeer door de stad wordt geweerd en automobilisten wordt gevraagd zo lang mogelijk van Ring Utrecht gebruik te maken en de kortste route naar hun bestemming in de stad te kiezen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden afgestemd op de beschikbare capaciteit van het wegennet, hetgeen veelal betekent een beperking van het autogebruik ten opzichte van de huidige trend. In grote delen van de stad is betaald parkeren ingevoerd, dus autogebruik door werknemers en bezoekers wordt op die wijze extra belast. Wij hopen met u dat het aantal autokilometers in de stad daardoor minder wordt dan nu. In de kadernota wordt vooral ingegaan op het stedelijk verkeer. In de Structuurvisie Stationsgebied en vooruitlopend daarop in de inspiratiedocumenten wordt de omgeving van Lombok nader uitgewerkt (Westplein, Graadt van Roggenweg) en in het Masterplan Jaarbeurs eveneens (relatie Jaarbeurs en Lombok). De consultatie en participatie hierover vindt na de zomer van 2016 plaats. Het gaat o.a. om aantrekkelijke plinten, de bevaarbare Leidserijn en ook over P&R-gebruik door Jaarbeursbezoekers bij drukke beurzen.

79	Hierbij treft u aan een korte beknopte inspraak van STKU, de keurmerkorganisatie voor straattaxivervoer in Utrecht, die sedert 1 mei 2015 bij Gemeentelijke Verordening is belast met het toezicht op straattaxichauffeurs in het bezit van een gemeentelijke vergunning in het kader van het Utrechts Taxikeur. Afstemming slimme taxilogistiek met circulaire groene economie, slimme mobiliteit en de participatieve samenleving Context en achtergrond In de achterliggende jaren heeft de Utrechtse straattaxibranche zichzelf betrouwbaar georganiseerd (TRU – Taxiplatform Utrecht) en in nauwe samenwerking met Ministerie ven I&M en het Utrechts stadsbestuur structureel en leverbetrouwbaar vorm en inhoud gegeven aan de gastvrijheid van de stad Utrecht voor reizigers en bewoners, jongeren, ouderen, gehandicapten met of zonder hulphond, etc. middels instelling van het Utrecht Taxikeur voor de Utrechtse straattaxi, onder toezicht van de onafhankelijke toezichthouder STKU. STKU Keurmerkchauffeurs Dit betekende niet alleen gastvrijheid vanuit de individuele taxichauffeur maar ook in collectieve vorm zoals tijdens de Tour de France (collectieve taxilogistiek in de verder autoluwe binnenstad) en tijdens stadsfeesten en grote evenementen. Alles in nauw overleg beleidsmatig en operationeel met alle betrokken partijen (overheid en /of markt en /of samenleving). Maatschappelijke meerwaarden voor de stad De komende anderhalf a twee jaar voorziet de sector volgens plan in de gewenste calamiteiten (STKU) verkeersregelaars, per direct 24/7 inzetbaar tijdens onvoorziene calamiteiten op o.a. het tijdelijk busstation aan het Jaarbeursplein en desgewenst ook op andere locaties in en om Utrecht.	Wij vinden het taxivervoer in Utrecht een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit en stellen het zeer op prijs dat u vanuit uw expertise de komende periode wilt meedenken. Indien nodig doen wij in de toekomst graag een beroep op u.

	Van de vloot van 350 keurmerk taxi's zijn 130 taxi's gekwalificeerd voor levensreddend handelen, een - potentieel - structurele aanvulling op de lokale vloot ambulances en trauma helikopters in de Utrechtse regio bij grootschalige calamiteiten (als zodanig ook ingepland tijdens de Tour De France start in Utrecht). Lessons learned toepassen De wijze waarop het samenspel tussen de verschillende bestuurslagen, de verschillende marktsectoren, de samenleving en de taxisector sedert 2007 in Utrecht is vorm gegeven - waar 'we' in Utrecht gezamenlijk erg veel van hebben kunnen leren! - staat model als een geslaagd en doorleefd doordecentralisatie experiment in Nederland, met alle complexiteit aspecten van de integrale en deels organische ruimtelijke economie, de beperkt beschikbare infrastructuur en fysieke ruimte, het intercultureel onderhandelen tussen doelgroepen en belangengroepen, en het juist waarderen van burger- en claimholder participatie in overheid- en marktgedomineerde gebiedsprocessen. Vanuit deze expertise aanwezig in de Utrechtse taxibeleid en het belang van een blijvend gastvrije stad voor burgers en reizigers gelijk, wil STKU in de komende periode meedenken - en waar zinvol en realiseerbaar mee handelen - in de realisatie (het hoe en de wijze waarop) van de geschetste beleidsambities in de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Van randvoorwaardenscheppend belang daarbij is een tijdige en relevante verdere doorvoering binnen het Utrecht overheidsbedrijf van ontschotting van	

	beleidsafdelingen en de toerekening van fair deals aan de ‘trekkers’ die verandering en circulaire en duurzame waarde ontwikkeling in Utrecht mogelijk maken, en het juist en integer gebruik daarbij van de Maatschappelijke Baten en Kosten Annalyse, waardoor dienende inspanningen voor het welzijn van de stad door ondernemende burgers en MKB, en hun organisaties, niet per definitie gebiedsmantelzorg hoeft te zijn of te worden. Een verdere diepgaander respons op de voorliggende nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is STKU te allen tijde bereid te geven, evenwel na de deadline van inspraak van zondag 3 januari 2016.	

80	In antwoord op uw verzoek daartoe reageren we op de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), zoals die door u voor inspraak is vrijgegeven. Over de hoofdlijnen van de nota zijn we enthousiast. U zet in op wat u noemt "een gezonde groei van de stad naar 400.000 inwoners", waarbij u ervoor kiest om de woon- en leefomgeving te versterken en de economie duurzaam te ondersteunen. Daarbij formuleert u voor elke vervoerwijze een doelstelling. U wilt de fiets als primair vervoermiddel en zet in op nieuwe routes met korte reistijden. Dat streven onderschrijven we van harte. De stad afstemmen op de fiets De fiets is de meest ruimte-efficiënte wijze van verplaatsen, als we kijken naar de combinatie van snelheid, reisafstand, reizigerskilometers en ruimte nodig voor rijden en stallen van de fiets. Wij zijn er van overtuigd dat de groeidoelstellingen voor de stad en de gewenste betere verblijfskwaliteit, veiligheid en leefbaarheid alleen bereikt kunnen worden, als het stedelijk weefsel optimaal wordt afgestemd op de behoeften van de fiets. Naar ons idee gaat het daarbij om 3 verschillende aspecten: 1. fietsen naar grootstedelijke voorzieningen vraagt om een netwerk van radiale routes naar de binnenstad, het stationsgebied, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum; 2. fietsen door de stad vraagt om een additioneel netwerk van tangentiële routes buiten het centrum om in alle denkbare windrichtingen, vanuit woonwijken naar bedrijventerreinen, scholen en wijkwinkels en 3. stallen en parkeren van de fiets vraagt om geschikte voorzieningen1 in woonwijken, op bedrijventerreinen, bij scholen en winkels en bij de grootstedelijke voorzieningen. (Met fietsparkeur: zie http://www.fietsersbond.nl/fietsparkeur)	Dank voor uw uitgebreide reactie. De netwerkkaart is opgesteld na uitvoerig overleg met meerdere stakeholders waaronder de Fietsersbond. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het netwerk in het GVVP zijn actualisatie met betrekking tot de voortgaande bouw van Leidsche Rijn, de toevoeging van doorfietsroutes en het verdichten van het netwerk rond OV knooppunten. Op de opmerkingen over het netwerk reageren we op twee manieren. Voor de analyse van de verkeersonveilige punten en de gewenste verbeterde verknopingen stellen we voor tijdens één van de reguliere gesprekken deze punten te behandelen. Hierna volgt een reactie op de overige opmerkingen met betrekking tot het netwerk. Een aantal routes van de GVVP kaart zijn vanwege voortschrijdend inzicht niet meer overgenomen op de huidige netwerkkaart. - Betere alternatieven zijn beschikbaar: voorbeelden Kapelweg op fort Blauwkapel, route langs Waterlinieweg in plaats van de slingerende route in Hoograven en de doorfietsroute via de Verlengde Hoogravenseweg in plaats van via de Constant Erzijstraat. - Niet goed uitvoerbaar gebleken zijn: Zuilense ring, op grondgebied van gemeente Stichtse Vecht is geen aansluiting en deze verbinding is niet meer in de regionale fietsnetwerk opgenomen. Een goed alternatief is beschikbaar ofwel via de noordzijde (Burgemeester Waverijnweg) of zuidelijk (ambitie extra oversteek A2 ter hoogte van de verlengde van Zonnebaan/Meijewetering). -Door de verdere gebiedsontwikkeling is in Leidsche Rijn een aantal voorstellen voor het fietsnetwerk van het GVVP niet mogelijk gebleken (verlengde Castellumlaan), overbodig geworden (boog via de Utrechtseweg) of via op een andere manier opgelost (Maximapark, Hogeweide). De zogenaamde ‘paarse’ route als alternatief voor de doorfietsroute langs de Marnixlaan is veelvuldig onderwerp van gesprek geweest tussen de Fietsersbond en het SRSRSB team. De in deze inspraakreactie getekende route wijkt af van de eerdere besproken routes, maar de strekking blijft gelijk. Wij verwachten dat we door de vele

	Veilig en vlot We willen veilig en vlot kunnen fietsen. Deze doelen strijden vaak met elkaar: kruispunten van fietsroutes met doorgaande autowegen en met busbanen worden vaak beveiligd door verkeerslichten, waarbij fietsers vertraging oplopen. Verkeerslichten lijken veilig maar zijn het niet: het plaatsen van verkeerslichten leidt al snel tot de aanleg van opstelstroken voor het autoverkeer, de snelheid van het autoverkeer ligt er doorgaans hoger dan bij andere typen kruispunten en fouten bij geregelde kruispunten (door rood rijden) lopen vaak slecht af. Uit onderzoek van het SWOV blijkt dat kruisingen met verkeerslichten niet de meeste veiligheid bieden: volgens het SWOV zijn rotondes het veiligst voor fietsers en zijn voorrangskruisingen veiliger dan kruisingen met verkeerslichten. Om de veiligheid te verbeteren is onze inzet er daarom op gericht om verkeerslichten zoveel mogelijk weg te halen en alleen toe te passen als de capaciteit van de kruising dat vereist en voor de veiligheid andere maatregelen in te zetten (gescheiden fietspaden, rotondes, voorrangspleintjes). Zonder zo'n beveiligingssysteem kan oversteken een hachelijke zaak zijn, met name als fietsroutes een busbaan kruisen en voor fietsers met relatief weinig ervaring zoals kinderen en nieuwkomers. Samen met andere stakeholders (o.a. VVN) willen wij blijven bijdragen aan opleiding en training van deze extra kwetsbare verkeersdeelnemers. De gemeente blijft eindverantwoordelijk voor (duurzaam) veilige infrastructuur. We roepen u op om te kiezen voor Vision Zero. (Vision Zero is een van oorsprong Zweeds programma met als doelstelling om het aantal verkeersdoden tot 0 terug te brengen, zie http://www.dekra-vision-zero.com/index_nl.html, http://www.verkeersnet.nl/13649/vision-zero-geen-utopie/)	bochten, afslagen en verschillen in uitstraling geen herkenbare route (en dus veel gebruikt) kunnen realiseren terwijl wel een kostbare brug over de Vecht noodzakelijk is. Daarom kiezen we ervoor om deze route niet op te nemen als logisch alternatief voor de Marnixlaanroute. Voor langere afstand zijn meerdere routes mogelijk zoals via de Kanaalweg en Amsterdam Rijnkanaal. U heeft de suggestie om veel extra routes op buurtniveau toe te voegen met als doel de maaswijdte overal op maximaal 500 meter te leggen. Voor Kanaleneiland zou een aantal toevoegingen mogelijk zijn. Voor de overige voorstellen geldt dat de fietsers dermate diffuus over de verschillende wegen rijdt, dat geen sprake is van een verbindende schakel Tenslotte pleit u voor het schrappen van een aantal ambities. Naar aanleiding van de meldingen zijn we op acht kruispunten gestart met een 'uitschakelproef' om te onderzoeken of de verkeersveiligheid en doorstroming ook zonder verkeerslichten voldoende gewaarborgd zijn. Op drie kruispunten zijn de verkeerslichten korter in bedrijf gesteld: Albatrosbrug-Venuslaan en Albatrosstraat-Gansstraat (beide 's nachts op knipperen). Op de Drift-Voorstraat zijn de verkeerslichten alleen nog in bedrijf tijdens de ochtendspits. De inzet van de gemeente is er op gericht om verkeerslichten te verwijderen als dat de verkeersveiligheid en doorstroming ten goede komt. Op verschillende kruispunten worden 'geregelde' kruispunten vervangen door rotondes dan wel voorrangspleintjes (w.o. Adriaan van Ostadelaan, Maliebaan-Nachtegaalstraat). Op niet alle kruispunten is echter voldoende ruimte voor de aanleg van een rotonde óf leent de verkeersintensiteit zich er niet voor. Op veel kruispunten blijven verkeerslichten dan ook nodig om de veiligheid en doorstroming te waarborgen. Waar dit wel mogelijk is, onderzoeken we de effecten van een rotonde of voorrangsplein op de doorstroming van fiets en OV en brengen we de kosten in beeld. Beide aspecten zijn van belang voor een besluit over eventuele realisatie. Per kruispunt bekijken we daarnaast welke verbeteringen mogelijk zijn om de doorstroming te verbeteren. We zien mogelijkheden voor 'quick-wins' voor de

	Fietsen emancipeert Veel van de doelstellingen van de Fietsersbond zien we terug in SRSRSB. Daarover zijn we verheugd. We zien dat u streeft naar meer ruimte voor de fiets en dat u daarbij benadrukt dat fietsen gezond en goedkoop is en minimale maatschappelijke kosten met zich mee brengt. Alleen daarom al is de fiets als primair vervoermiddel een terechte keuze! We vullen graag aan dat de fiets ook emancipeert: voor zeer uiteenlopende fysieke en geestelijke handicaps zijn aangepaste (elektrische) fietsen verkrijgbaar en fietsinfrastructuur is geschikt voor scootmobielen, waarmee de zelfstandigheid, zelfredzaamheid en eigenwaarde van de (gehandicapte) berijder sterk toeneemt. Brommers en scooters op de rijbaan Het gebruik van de fiets in de stad groeit overal in de stad. Die groei leidt in toenemende mate tot spanning op de fietspaden. Er is echt een schaalsprong nodig in fietsinfra. We zien er naar uit dat brommers op korte termijn naar de rijbaan worden verwezen. We gaan er vanuit dat u erop blijft inzetten dat snorscooters ook naar de rijbaan gaan, zodat we op het fietspad de vieze uitlaatgassen niet langer rechtstreeks hoeven inademen. Omdat de snelheid van het autoverkeer op grote delen van het autonetwerk 30 km/u wordt, leidt dit zowel voor fietsers als voor brommer en scooter tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Waar fietsers de rijbaan delen met auto's (dus ook bij toepassing van fietsstroken) gaan we er vanuit dat de gemeente zorgt voor een veilige situatie, door de maximumsnelheid van 30 km/u bij het autoverkeer af te dwingen. Fietsers dienen niet te worden gebruikt als 'remvlees'. Het fietst lekkerder in schonere lucht In schonere lucht, met minder geluidsoverlast is het prettiger fietsen. Daarom waarderen we de inzet van het college in SRSRSB op het verminderen van	fietser door de verkeerslichten net wat anders af te stellen. Soms kunnen verkeerslichten korter ‘aan’ en er zijn kruispunten waar fietsers ‘rechtsaf vrij’ kunnen krijgen, zodat ze niet onnodig voor een rood verkeerslicht hoeven te wachten. Op drukke fietsroutes wordt bekeken op welke kruispunten fietsers 2x groen licht kunnen krijgen in de totale cyclus. Ook zijn nog verbeteringen mogelijk door de aanleg of reparatie van detectielussen. Naast de inrichting heeft de gemeente ook aandacht voor gedrag in verkeer. In het Actieplan verkeersveiligheid 2015 – 2020 is veel ruimte voor educatie van doelgroepen, zoals kinderen (basisschool en voortgezet onderwijs). Daarnaast is in het Actieplan ook aandacht voor de aanpak van risicogedrag, zoals roodlichtnegatie en smartphonegebruik. Daar waar het ontwerp kan helpen om gewenst gedrag te vertonen zullen we dat niet nalaten. We ontwerpen conform de landelijke principes van Duurzaam Veilig, waarbij gewenst gedrag uit de inrichting moet blijken. Samenwerking met stakeholders als de fietserbond en VVN is voor ons uitgangspunt. Om verder vanuit de gebruiker te ontwerpen starten we in 2016 met een plein fietsvriendelijk ontwerpen waar de fietsersbond is uitgenodigd, daarnaast is met VVN, afd. Utrecht gestart met pilot ontwerpen in 3D. Tenslotte zullen vanaf 14 maart de brommers op de rijbaan rijden. Voor de snorfietsers kijken we met bijzondere aandacht naar de ontwikkelingen in Amsterdam en ondersteunen we wetwijzigingsvoorstellen die steden meer keuzevrijheid geven waardoor maatwerk mogelijk is.

	stankoverlast en herrie door het stimuleren van elektrische voertuigen: fiets, scooter, auto en logistieke voertuigen. Daarnaast pleiten we er om dezelfde reden voor dat doorfietsroutes niet langs hoofdautostructuur worden gelegd. Uw inzet op korte reistijden voor de fiets in een leefbare omgeving leidt mogelijk tot een overstap van gemotoriseerde vervoerwijzen naar de fiets. We doen u de suggestie om, meer expliciet dan nu het geval is, in SRSRSB maatregelen te benoemen om deze gewenste 'modal shift' te bereiken. Zo kan het aandeel van de fiets in Utrecht groeien tot aandelen van steden als Leiden, Zwolle en Groningen. Doorfietsen op de doorfietsroutes We waarderen het dat het college de fietspaden onderscheidt in hoofdfietsroutes en doorfietsroutes. We zien in SRSRSB dat uw college doorfietsroutes intekent (kaart pag 28) langs verschillende stedelijke verbindingswegen, waar auto's 50 km/u mogen rijden. Dat leidt tot grote aantallen kruispunten waar de veiligheid met verkeerslichten moet worden bewaakt. Bij de prioritering van de verschillende verkeersdeelnemers kent u aan het doorfietsnet een hogere prioriteit toe dan aan het autoverkeer. In de huidige regelfilosofie is dat ook al het geval, maar van doorfietsen is op veel doorfietsroutes geen sprake; fietsers krijgen maar relatief kort groen, waardoor de doorrijkans erg laag is, waardoor de gemiddelde reistijd van de fietsers stevig oploopt. Om de vertraging voor fietsers op de getekende doorfietsroutes te verminderen, gaan we er vanuit dat u als uitvloeisel van SRSRSB ingrijpende maatregelen neemt die leiden tot een echte schaalsprong in fietsinfrastructuur. Alleen door zo'n omslag te maken in de onderlinge prioritering van verkeersstromen op kruispunten van de doorfietsroutes met de hoofdautostructuur wordt het mogelijk om echt door te fietsen en de trajectsnelheid van fietsers te verbeteren. Een netwerk van echte doorfietsroutes ontstaat alleen door deze juist niet parallel aan de hoofdautostructuur te leggen.	

	We zijn bij de uitwerking van het netwerk van doorfietsroutes graag nauw betrokken en bieden u onze expertise aan om hierover mee te denken. Tijdens de verbouwing blijft de winkel open De realisatie van veel van de maatregelen die u in SRSRSB voorstelt leidt tot overlast voor fietsers. Bij reconstructies van wegen en kruispunten en de aanleg van (H)OV-banen zullen fietsers onvermijdelijk worden geconfronteerd met tijdelijke situaties en omleidingsroutes. We hebben er eerder aandacht voor gevraagd en herhalen onze oproep om bij deze voor alle verkeersdeelnemers soms onverwachte en onoverzichtelijke situaties scherp oog te houden op de verkeersveiligheid van fietsers. Wij hebben geen kreukelzone! We roepen u op om bij reconstructies en bij aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer te volgen en het doelbewust afwijken daarvan te onderbouwen in de documentatie bij het ontwerp. Ten overvloede wijzen we erop dat begin 2016 de geactualiseerde Ontwerpwijzer Fietsverkeer verschijnt. Specifieke opmerkingen op de routekaart In een digitale omgeving hebben we een groot aantal opmerkingen geplaatst bij de in SRSRSB getekende fietskaart. De kaart is hier te vinden: https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?hl=nl&authuser=0&mid=zTaLgBJoMEBk.ke9s0ZAsb27M [Bijlage afgebeeld in bijlagenboek] Een beknopte legenda van de gebruikte kleurcodering: · In groen zijn bestaande fietsverbindingen ingetekend. · In donkergroen is het doorfietsnet aangegeven. · De in SRSRSB genoemde aan te leggen verbindingen zijn aangegeven met een rode kleur.	

	· De paars gekleurde verbindingen willen we graag toevoegen aan het SRSRSB-netwerk. Een flink deel van deze verknopingen van routes is relatief eenvoudig te realiseren, waarbij de routes veel beter op elkaar aan gaan sluiten en dat is goed voor het fietsgebruik · Van de blauwe lijnen stellen we voor om die op te nemen in het hoofdfietsroutenetwerk. Met deze extra verbindingen wordt de maaswijdte waar mogelijk onder de 500 m gehouden. Soms geven we twee varianten. Bij de fijnafstelling van de fietsnetten (keuze voor de ene of de andere variant) worden we graag betrokken, we denken dat ook de wijkraden hierbij een rol zouden moeten spelen. · De roze routes zijn onveilig. Voor veel ervan is in SRSRSB gelukkig al een taakstelling opgenomen. · De zwart gekleurde verbindingen waren opgenomen in het oude GVVP, maar ze zijn niet aangelegd en zijn in SRSRSB geschrapt. We vinden dat jammer en zien ze graag alsnog toegevoegd in SRSRSB of horen graag waarom ze geschrapt zijn. · De bruin gekleurde fietsverbindingen kunnen er uit. Ons beeld is dat deze maatregelen relatief hoge kosten met zich mee brengen voor relatief kleine aantallen fietsers en/of geringe omrijafstanden. We verwachten dat hiervan tot 2025 niet veel gerealiseerd zal worden vanwege onvoldoende budget en/of prioriteit.	

81	Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het Concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2015 - 2025, Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Allereerste willen wij de waardering uitspreken voor het feit dat u ons als provincie Utrecht al vroeg bij de totstandkoming van het plan betrokken heeft. Deze wijze van vroegtijdig samenwerken, verdient naar ons idee vervolg, niet alleen in de totstandkoming van andere beleidsplannen, maar het is ook noodzakelijk in de verdere uitwerking van dit Verkeers- en Vervoersplan. Het aantal inwoners in de stad Utrecht groeit volgens u van ruim 330.000 nu, tot circa 400.000 inwoners in 2030. Als gevolg van de groei begint het verkeersnetwerk te knellen en zijn volgens u keuzes nodig in het verkeers- en vervoerssysteem. De keuzes leiden tot een systeemsprong. De systeemsprong zorgt volgens u voor een betere bereikbaarheid en biedt kansen om de kwaliteit van de openbare ruimte, de leefomgeving en de verkeersveiligheid naar een nieuw, hoger niveau te tillen. De ambities voor een betere bereikbaarheid, het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving onderschrijven wij. Specifieker, voor de onderwerpen openbaar vervoer en fiets hebben wij dezelfde doelen en vergelijkbare ambities. Desondanks willen wij formeel op uw concept Verkeers- en vervoerplan reageren. Het doel van de react¡e is tweeledig, wij willen u met deze reactie uitnodigen om met ons in gesprek te blijven over uw ambities en over welke rol wij in de realisatie kunnen spelen. Daamaast willen wij een aantal zorgen uiten over de mogelijke effecten van uw plannen. Dat wij in gesprek moeten blijven is daarbij ons vertrekpunt. Wij staan immers samen voor de uitdagende taak onze regio leefbaar en bereikbaar te houden. Autoverkeer U geeft aan het autoverkeer in de stad niet meer te laten groeien. Vanuit uw	**Auto** Onze gemeenschappelijke visie (gemeente, provincie, RWS) van eind 2013/begin 2014 is het startpunt van dit mobiliteitsplan. In die visie staat dat verkeer zo veel mogelijk via de snelweg naar bestemmingen moet gaan rijden. Van buiten naar binnen en v.v. via de juiste snelwegaansluiting (inprikker) heeft daarbij de hoogste prioriteit. Verplaatsingen van wijk naar wijk kunnen ook via de stedelijke verbindingswegen. We streven wel naar mogelijke verplaatsingen buitenom zoals verplaatsingen Overvecht-Lunetten of Leidsche Rijn-Overvecht. Het doel van het mobiliteitsplan is niet ten koste van alles verkeer tussen de wijken naar buiten te drukken. Dat dit haalbaar is, hebben wij onderbouwd met het statisch model (rekentool) dat in 2014 gezamenlijk is ontwikkeld. Wij hebben dat in 2015 verfijnd met actuele tellingen. **Model** Bij de kwantitatieve onderbouwing is gewerkt met de zogenaamde Rekentool. Dit is een instrument gebaseerd op het VRU 3.1 U, maar samen met RWS en provincie geoptimaliseerd met recente telcijfers. Daarna waarna heeft de gemeente speciaal voor het mobiliteitsplan in de rekentool aanvullende optimalisaties heeft ingebracht voor het fiets- en OV-systeem. De rekentool is in zijn huidige vorm geschikt voor het schaalniveau van de stad, waar het mobiliteitsplan zich op richt. In de nadere uitwerking zullen ook andere rekeninstrumenten worden ingezet zoals een dynamisch verkeersmodel en een (geactualiseerd) verkeersmodel. Deze geven goede uitspraken op een meer gedetailleerd schaalniveau zoals kruispunten. Ook het dynamische verkeersmodel is ontwikkeld samen met RWS. De rekentool voldoet voor de gemeente om op beleidsniveau beslissingen te nemen: de rekentool geeft inzicht in de verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De uitkomsten zijn niet geschikt voor uitspraken per weg of straat. We hebben deze daarom uitsluitend gepresenteerd als indicatie.

	standpunt begrijpen wíj dit, wij zijn echter van mening dat het niet mogelijk is om het aantal arbeidsplaatsen en inwoners te laten toenemen, zonder een toename van de automobiliteit. Wij zijn benieuwd naar uw onderbouwing hierbij. Groei van de stad, kan volgens ons niet plaatsvinden zonder toename van de mobiliteit, waaronder de automobiliteit. U heeft het voornemen maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat verkeer met een bestemming in de stad, zo lang mogelijk blijft rijden via de snelwegen, om alleen het laatste stukje in de stad te rijden via de juiste invalsroute. Wij verwachten, samen met Rijkswaterstaat dat hierdoor verkeer verdrongen wordt naar rijks- en provinciale wegen, waar hierdoor doorstromingsproblemen en een terugslag op deze wegen ontstaat. Omdat de regionale bereikbaarheid volgens ons een opgave van ons beide is, willen wij samen met Rijkswaterstaat betrokken worden bij de nadere uitwerking van de maatregelen, waarbij wij inzetten op een goed functionerend regionaal wegennet inclusief de Ring Utrecht. Door de maatregelen die u voorstelt, vooral de maatregelen met betrekking tot de stadsboulevards, verwachten wij dat de doorstroming, met name in de spitsen, minder wordt en dat beperkte verstoringen (bijvoorbeeld niet goed functionerende verkeerslichten) een groot effect hebben op de doorstroming in de hele stad. De robuustheid van het netwerk neemt af. Bij calamiteiten verwachten we daarom langere aanrijtijden van de hulpdiensten. Graag vernemen wij hoe u hiermee rekening gehouden heeft in uw plan. Openbaar vervoer De binnenstadstram wordt door u gezien als een belangrijke oplossing voor een betere ontsluiting van Utrecht Science Park en het verbeteren van de leefbaarheid in de binnenstad. In het Bestuurlijk Overleg MIRT hebben wij als regionale overheden met het Rijk afgesproken een brede gebiedsverkenning Utrecht Oost te starten, waar het plan van aanpak voor de OV verkenning onderdeel van is. De uitkomsten van de	Bij projecten moet er altijd verder gekeken worden naar vormgeving van kruisingen, opstelvakken e.d. SRSSRSB is geen blauwdruk van de inrichting in 2025. Voor het vervolg kunnen we, hier afspraken over maken. Uit de berekeningen tot nu toe is, zowel met de tool uit 2014 als de met tellingen verrijkte versie uit 2015, niet gebleken dat het mobiliteitsplan zorgt voor (extra) filevorming op de snelweg. Ook de conclusies die wij gemeenschappelijk in de zomer van 2014 trokken waren niet anders dan de conclusies van de rekentool in 2015: het lijkt te kunnen. Verder constateren wij met dit beleid overigens niet dat er geen groei van het autoverkeer in de stad meer is. Wij constateren dat er voor het gebied binnen de Ring Utrecht een stabilisering haalbaar lijkt. De (potentiele) knelpunten uit deze analyse zijn toegevoegd aan het mobiliteitsplan. De uitkomsten van deze berekeningen geven echter niet meer dan een indicatie. Bij projecten moet er altijd verder gekeken worden naar vormgeving van kruisingen, van opstelvakken e.d. Een stadsboulevard met een permanente file is ook niet ons wensbeeld. Het is in ons aller belang samen op blijven trekken en samen zaken uit te werken. Wij werken dus graag samen verder aan de ontwikkeling een goed functionerend wegennet OV De gemeente Utrecht deelt het grote belang dat wordt gehecht aan goed functionerend OV. Het is dan ook niet de bedoeling dat de kwaliteit van het OV terugloopt (o.a. doorstroming en exploitatie). De gemeente wil per uitwerkingsproject aan de voorkant (aan het begin van het project) afspraken maken met andere partijen (zoals de provincie en vervoerder) over de beoogde kwaliteit van het openbaar vervoer. Dit komt ook terug in de teksten. Verder hebben wij sterke behoefte aan een overzicht waar de OV-doorstroming nu al onder druk staat. Zonder concrete knelpunten is het voor ons lastig prioriteiten

	gebiedsverkenning zijn voor ons bepalend voor de keuze van de oplossingsrichting voor de bereikbaarheidsopgave van USP. Wij verheugen ons op een constructieve samenwerking met u en onze partners om tot een ambitieus voorstel te komen voor een leefbaar en bereikbaar Utrecht. Mocht uit de gebiedsverkenning Utrecht Oost blijken dat een binnenstadstram de beste oplossing biedt, dan willen wij deze zo snel mogelijk samen met u realiseren. Wij gaan er vanuit, dat een binnenstadtram in ieder geval niet voor 2025 gerealiseerd is. De vraag die dan bij ons opkomt is, hoe gaat u in uw plan om met de te verwachten vervoersgroei in het openbaar vervoer? Wij zien een opgave, op de binnenstadsas voor de periode tussen het realiseren van het regionale OV Streefbeeld 2020 en het moment van realisatie van een eventuele binnenstadstram. De provincie onderzoekt de ontwikkeling van het OV-netwerk in de periode 2016-2025 mede in de opdracht "Schaalsprong OV", die voortkomt uit het huidige provinciale coalitieakkoord. Daarnaast werkt het Rijk samen met ons aan het "Toekomstbeeld OV". Wij nodigen de gemeente uit om aan beide processen deel te nemen. Wij constateren dat op dit moment het openbaar vervoer in toenemende mate hinder ondervindt van de congestie in de stad en krijgen deze signalen ook van de concessiehouder. Met uw ambitie om met de stadsboulevards de ruimtelijke kwaliteit in te passen en geregelde kruispunten in principe te voorzien van maximaal twee opstelvakken, denken wij dat de doorstroming van het verkeer en daarmee ook de doorstroming van het OV verslechtert. Bekend is dat een afname van de snelheid van het OV, leidt tot meer exploitatiekosten. Een afname van de snelheid en een toename van de onbetrouwbaarheid, gaat ook ten koste van de aantrekkelijkheid van het OV. Dit zal leiden tot reizigersverlies. Wij gaan er vanuit dat u zich ook verantwoordelijke voelt voor een kwalitatief goed OV aanbod. Wij vernemen graag van u, hoe u met uw plannen voorkomt dat er verdere verslechteringen van de doorstroming van het OV ontstaat, waarbij minder reizigers van het OV gebruik maken en de exploitatiekosten toenemen. Wij hebben	stellen. Van Q-Buzz hebben wij gehoord dat zij een top 10 hebben. Graag nemen wij dit met u en Q-Buzz door, om te zien of dit wellicht nog tot aanvullende projecten in onze prioritaire projectenlijst leidt. **Knooppunten en Fiets** Verbeteren fietsvoorzieningen bij RSS stations staat in de projectenlijst (nr 55) en P+R is onderdeel van de acties van de Mobiliteitsplan Stallen en Parkeren. Ook het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte rondom knooppunten heeft echter onze sterke aandacht, alleen is dit veelal onderdeel van grotere opgaven (bijv. Maatregelen Utrecht West gaat ook over de omgeving van station Zuilen). Wij gaan echter graag met u in gesprek over hoe wij dit nog verder kunnen versterken. Als bij kruisingen niet alle vervoerwijzen de gewenste prioriteit kunnen krijgen, moeten keuzes worden gemaakt. Tram en (H)OV-corridors staan daarbij hoog op de lijst, zie par.4.4. Maar ook de fiets is voor ons heel belangrijk. Het hangt van de plek af welke keuze het beste is.

	geen efra exploitatiemiddelen gereserveerd. Kunt u aangeven welke exploitatiemiddelen u ter compensatie van de toegenomen reistijd van het OV heeft en hoe u om wilt gaan met de situatie dat reizigers het openbaar verlaten? Indien er geen extra exploitatiemiddelen beschikbaar zijn, kan dit consequenties hebben voor het aanbod van het openbaar vervoer. Knooppunten en fiets U zet in op de ontwikkeling van meerdere knooppunten, waarmee de huidige druk op Utrecht Centraal gespreid kan worden. Wij steunen u daarin. Naast het versterken van de knooppunten in het netwerk, is het verbeteren van de kwaliteit van de OV-knooppunten zelf een opgave. Wij denken daarbij aan het realiseren van extra fietsenstallingen, het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte of het uitbreiden van de P&R capaciteit. Projecten voor het verbeteren van de kwaliteit van de knooppunten zien we echter niet terug in de programmering van projecten. We vragen u om samen met ons en andere partijen dit thema verder te concretiseren en hier uitvoering aan te geven. Uw plan levert een belangrijke bijdrage aan de provinciale ambities voor de fiets. Wij onderschrijven dan ook de ambitie om ruimte voor de fiets te creëren als zelfstandig vervoermiddel en als onderdeel van de mobiliteitsketen in combinatie met OV. Wij vragen u tot een goede afweging te komen op momenten dat verkeersstromen met elkaar conflicteren. Met name bij kruisingen met verkeerslichten mag dit, wat ons betreft niet betekenen dat de OV reiziger lager geprioriteerd worden dan fietsers. Wij zien uw reactie op onze zienswijze graag tegemoet.	

82	Dubbel.	

83 t/m 88, 90, t/m, 94, 97, 98, 101, 105 t/m 108	[Dezelfde reactie van verschillende insprekers] Bij deze reageer ik op het ter inspraak vrijgegeven verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Ik reageer specifiek op de in de nota bekend gemaakte doorfietsroutes langs het spoor Utrecht-Amsterdam. Als aanwonende ben ik tegen een fietspad over de groenstrook langs het spoor tussen station Zuilen en de Demka brug achter het Julianapark en Elinkwijk. Deze strook is bestemd als structureel groen, ecologische zone en groene ecologische verbinding. Afwijken van het bestemmingsplan door aanleg van een fietspad zal onevenredig afbreuk doen aan de ecologische en natuurwaarden van deze groenstrook. Een fietspad hier zal verder onevenredig afbreuk doen aan de woonsituatie van aanwonenden, de milieusituatie, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende grond. Te vrezen valt voor: - privacy aantasting van aanwonenden - onveiligheid door betere toegankelijkheid voor inbrekers maar niet voor politieauto's - verkeerslawaai van brommers, scooters en mensen - lichtvervuiling door lantarenpalen en koplampen achter de woningen -zwerfafval dat onvermijdelijk over hekken bij aanwonenden belandt - niet meer ongestoord kunnen genieten van achtertuin of balkon - een lang 'eng' fietspad zonder uitwijk of vlucht mogelijkheden - aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende grond door dan noodzakelijke afschermingen - verstoring van het groen en de dieren bij het huis Een fietspad op deze groenstrook is in strijd met de belangen van aanwonenden, natuur en milieu. Een doorfietsroute net aan de andere kant van het spoor over de Vlampijpzone is prima en genoeg! Een goed alternatief voor de	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie.

	Amsterdamsestraatweg. Een goede verbinding tussen station Zuilen en de Demka brug. Een sociaal veiliger route, zonder aantasting van de woonsituatie van aanwonenden met minder impact op natuur en milieu. Hopende dat u deze zienswijze deelt verneem ik graag uw reactie.	Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.
	[Een inspreker voegt nog toe] Als bewoner ben ik volstrekt tegen een fietspad aan de achterzijde van ons huis. De redenen op de ander zijde onderken ik volledig. Het zou een reden kunnen zijn om te verhuizen. Dus ik hoop dat dit fietspad er echt niet gaat komen.	

89	Hierbij wil ik reageren op het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, dat momenteel is vrijgegeven voor inspraak. Mijn reactie betreft in het bijzonder de doorfietsroutes langs het spoor Utrecht - Amsterdam tussen de Demkabrug en Station Zuilen. Het plan spreekt feitelijk van twee doorfietsroutes langs het spoor: een aan de oostelijke kant, achter Elinkwijk en het Julianapark langs en een andere aan de westelijke kant, de Vlampijpzone. Mijn bezwaar betreft de doorfietsroute aan oostelijke kant, want als aanwonende voorzie ik grote overlast als er achter onze huizen een fietspad wordt aangelegd. Waar ik het zoeken naar een betere fietsverbindingen in de stad toejuich, ben ik van mening, dat de realisatie van een fietspad aan de oostelijke kant van het spoor onevenredig afbreuk doet aan mijn woonsituatie. Een doorgaande fietsroute daar tast mijn privacy aan, maakt een eind aan de rust die ik vind in mijn achtertuin en leidt t o t onveiligheid en meer kans op inbraak aan de achterzijde van mijn woning. Verder leidt het t o t geluidsoverlast, lichtvervuiling en vervuiling door zwerfafval van verkeersdeelnemers. Ik ben van mening, dat de wens om tot een betere fietsverbinding te komen niet in deze mate ten koste mag gaan van de woonsituatie van mijn en mijn buurtgenoten. Daarnaast vind ik een fietspad aan de oostkant van het spoor onveilig voor de verkeersdeelnemers zelf. Het zou een lang en zeer afgelegen fietspad worden, dat geen uitwijkmogelijkheden kent en wat daarmee zeker in de avonduren en 's nachts erg onveilig zal zijn, omdat er ook weinig toezicht zal kunnen plaatsvinden. Bovendien is de strook groen waar dit fietspad gepland is, volgens de Beheersverordening Zuilen uit2014 bestemd als structureel groen, ecologische zone en groene ecologische verbinding. Dat betekent, dat het bestemmingsplan voor deze groenstrook gewijzigd zal moeten worden en ook daar maak ik bezwaar tegen, want ook de gevolgen voor de ecologische structuur zijn onevenredig groot	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie.

	als hier een fietspad wordt aangelegd. Tenslotte wil ik nog aanvoeren, dat een fietspad aan deze oostkant van het spoor helemaal niet nodig is, omdat er een goede doorfietsroute gerealiseerd wordt in de Vlampijpzone. Dat is een fietspad dat parallel loopt op hemelsbreed slechts tientallen meters afstand en waarbij geen sprake is van de bezwaren die ik hierboven aanvoer. Een fietspad in de Vlampijpzone kent een prima ligging als verbinding tussen Lage Weide en de Amsterdamse Straatweg enerzijds en Station Zuilen anderzijds. Wij als omwonenden hebben daar op geen enkele wijze last van en er wordt recht gedaan aan de ecologische structuur zoals vastgelegd in de Beheersverordening Zuilen. De Vlampijpzone is beter controleerbaar, minder afgelegen en daardoor veiliger voor de verkeersdeelnemers. Concentreren op slechts één goede fietsroute door de Vlampijpzone is bovendien goedkoper, omdat er meer gebruik gemaakt kan worden van al bestaande infrastructuur. Wel zou het aan te bevelen zijn om de helling in het fietspad naar de Demkabrug dan aan te passen, om het fietsgemak te vergroten. Momenteel zit daar een haakse bocht in die klimmend of afdalend nauwelijks fietsend te nemen is. Als die knik verruimd zou kunnen worden, zou dat het fietsgemak aanzienlijk vergroten. Al met al spreek ik de hoop uit, dat er in de besluitvorming omtrent dit verkeersplan rekening gehouden wordt met mijn bezwaren en dat wordt afgezien van een fietspad achter mijn huis langs ten oosten van het spoor. Uiteraard ben ik zeer geïnteresseerd in verdere ontwikkelingen op dit gebied. Ik verneem dan ook graag een reactie op mijn schrijven en word graag op de hoogte gehouden. Mochten er informatiemomenten worden georganiseerd over dit verkeersplan en dan met name voor wat betreft de fietsroutes tussen Demkabrug en Station Zuilen, dan word ik daar graag voor uitgenodigd.	Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

95	Door de gemeente Utrecht is de nota: 'Slimme Routes, Slim regelen, Slim bestemmen' voor het indienen van inspraakreacties ter inzage gelegd. Nu heeft de [inspreker] via, via vernomen dat het plan tot en met zondag 10 januari ter inzage zou liggen, maar raadpleging op de website leert dat tot met 3 januari kon worden gereageerd. Teneinde een verdere termijnoverschrijding te voorkomen wil zij u dan ook alvast een korte reactie sturen. Eerst zal een algemene reactie worden gegeven, waarna op aantal specifieke punten zal worden ingegaan. Afgesloten zal worden met een conclusie. Algemeen In het algemeen kan worden gesteld dat de nota en met name de hoofdkeuzen zoals die daarin worden gemaakt de [inspreker] bijzonder aanspreekt. Zo wordt er een duidelijk keuze gemaakt om met name aan de voetganger, de fietser en ook het OV een hoge prioriteit te geven, ook vanuit het oogpunt van een gezond leefklimaat in de stad. Een en ander ook overeenkomstig de zogenaamde 'Ladder van Verdaas' (zie in deze overigens ook de diverse rapporten van de 'Kracht van Utrecht'). Bij de te maken keuzen wordt eveneens nadrukkelijke rekening gehouden met de in een bepaalde zone aanwezige en na de streven (ambitie)kwaliteiten (zie overigens ook het: 'Ambitiedocument' en ook de nota 'Slimme Routes, Slim regelen, slim bestemmen', de kaart op pag. 11)). Positief waardeert [inspreker]e.o. het ook dat die ambities ten aanzien van een 'gezonde stad', dus de na te streven omgevingskwaliteiten (inclusief RO) ook nadrukkelijk in het tweede gedeelte van de nota nader worden uitgewerkt, dat ook met het oog op de komst van de nieuwe Omgevingswet (begin 2018). Specifieke punten Duidelijk is dat de Uithof/het USP als landelijke topregio in de toekomst nog verder zal groeien. Dat is helaas in het verleden en ook nog recent (denk aan o.a. het PMC) ten koste gegaan van de kwaliteit van de hier voorkomende groene buitenruimte. [inspreker] is nu van mening dat ook de Uithof, maar eigenlijk de stad als geheel,	Wij danken u voor uw waardering voor het plan als geheel. Voor de fietsverbindingen buiten onze gemeentegrenzen sluiten wij aan op het regionale fietsnetwerk uit de mobiliteitsvisie van de provincie Utrecht. Wij achten verbetering van de fietsverbinding met Zeist belangrijk en wij denken dat de in het regionale fietsnetwerk opgenomen verbinding een substantiële verbetering is. Daarom laten wij deze verbinding op de kaart staan. Maar uiteraard dienen bij de uiteindelijke keuze daarover, en over de eventuele uiteindelijke vorm en inpassing, andere belangen als ecologische aspecten en natuur meegewogen te worden. Aanleg van een tram is één van de opties die momenteel wordt onderzocht in de regionale verkenning voor de OV-bereikbaarheid van De Uithof. Bij keuze voor een tram is doortrekken naar Zeist vervolgens een optie. Als het zo ver komt, dan zullen ook wij bij de tracékeuze aandringen op afweging van alle belangen.

	juist de groene buitenruimte zoals deze aan de oostzijde van de stad voorkomt, zou moeten koesteren, niet alleen gezien de daar nu voorkomende relatief hoge ecologische, landschappelijke en ook cultuurhistorische kwaliteiten/waarden, maar eveneens als groen uitloop gebied voor de stad (zie in deze o.a. ook de publicaties: 'Tuinen van Utrecht (SUL, 2009)' en ook: 'LOP Kromme Rijngebied + (Brons & partners, 2010)'), evenals de positieve bijdrage die het geeft aan het groene vestigingsklimaat van de Uithof zelf. Juist om de groene kwaliteiten van het gebied/zone zoals dat/deze aan de oostzijde van de stad voorkomt te waarborgen zou daar o.i. uiterst voorzichtig met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden omgegaan. In ieder geval zou altijd eerst zorgvuldig naar die groene kwaliteiten moeten worden gekeken, alvorens aldaar zomaar nieuwe ontwikkelingen te projecteren die ten koste van die kwaliteiten gaan. Specifieke punten Duidelijk is dat de Uithof/het USP als landelijke topregio in de toekomst nog verder zal groeien. Dat is helaas in het verleden en ook nog recent (denk aan o.a. het PMC) ten koste gegaan van de kwaliteit van de hier voorkomende groene buitenruimte. De [inspreker] is nu van mening dat ook de Uithof, maar eigenlijk de stad als geheel, juist de groene buitenruimte zoals deze aan de oostzijde van de stad voorkomt, zou moeten koesteren, niet alleen gezien de daar nu voorkomende relatief hoge ecologische, landschappelijke en ook cultuurhistorische kwaliteiten/waarden, maar eveneens als groen uitloop gebied voor de stad (zie in deze o.a. ook de publicaties: 'Tuinen van Utrecht (SUL, 2009)' en ook: 'LOP Kromme Rijngebied + (Brons & partners, 2010)'), evenals de positieve bijdrage die het geeft aan het groene vestigingsklimaat van de Uithof zelf. Juist om de groene kwaliteiten van het gebied/zone zoals dat/deze aan de oostzijde van de stad voorkomt te waarborgen zou daar o.i. uiterst voorzichtig met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden omgegaan. In ieder geval zou altijd eerst zorgvuldig naar die groene kwaliteiten moeten worden gekeken, alvorens aldaar	

	zomaar nieuwe ontwikkelingen te projecteren die ten koste van die kwaliteiten gaan. Bezien we nu de voorliggende nota dan is daarin zowel een nieuwe doorfietsroute tussen de Uithof/USP en Zeist-West opgenomen (zie ook de nota: 'Slimme Routes, Slim regelen, slim bestemmen', de kaart op pag. 28), als ook de eventuele optie van het doortrekken van de tram vanaf de Uithof naar Zeist langs de A-28 (zie ook de nota: 'Slimme Routes, Slim regelen, slim bestemmen', de kaart op pag. 32). Fietsroute Uithof/USP Zeis-West Wat betreft het nieuwe fietspad de Uithof/USP van en naar Zeist-West heeft de [inspreker]. zich daar in het verleden altijd nadrukkelijk tegen uitgesproken, ook al aangezien hier goede alternatieven voor zijn, namelijk het fietsvriendelijk/autoluw inrichten van de bestaande Bisschopsweg. Bovendien moet het verkorten van de route die met de aanleg van een nieuw fietspad door de Lage grond kan worden bereikt maar voor een zeer beperkt aantal forenzen tussen Zeist en de Uithof/USP van belang worden geacht, namelijk alleen voor een (zeer) beperkte groep uit Zeist-West. In die zin moet de toegevoegde van dit extra fietspad dan ook zeer beperkt worden geacht (zie 'Notitie Nut-Noodzaak fietspad Lage grond Zeist (WNZW, 2015)'). Wat de [inspreker] e.o. evenwel belangrijker vindt is dat dit fietspad dwars een belangrijke ecologische zone gaat die een integraal deel uitmaakt van de EHS. Zoals ook uit de in bijlage 1 toegevoegde folder: 'Natuur verbinden en behouden' blijkt, maakt de ecologische zone zoals deze aldaar aanwezig is een integraal deel uit van de ecologische verbinding (EVZ) tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied/Langboekerweteringgebied. Mede in het kader van de Landinrichting Groenraven-Oost is in deze EVZ al veel geïnvesteerd, niet alleen door de aankoop van voor de betreffende verbinding essentieel geacht gebieden, maar ook door de aanleg van faunapassages. Voor zover de [inspreker] dat heeft begrepen zal ook de stad Utrecht daar overigens haar bijdrage aan geven, o.a. door	

	de aanleg van een faunapassage ter hoogte van de Biltse Rading. Alles overziend zal het nieuwe fietspad dus een grote inbreuk op de in het gebied aanwezige natuur, landschap en ook cultuurhistorie betekenen, terwijl de toegevoegde waarde zeer beperkt moet worden geacht. Gezien de consequenties van het pad voor natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals de zeer beperkte toegevoegde waarde van deze extra fietsverbinding hebben in het verleden de beide direct betrokken gemeenten, dus zowel Zeist als ook De Bilt, zich dan ook per respectievelijk amendement en motie tegen dit fietspad uitgesproken, evenals hebben ook de Staten het College van GS verzocht dit fietspad in heroverweging te nemen. De [inspreker] wil u dan ook verzoeken, ook al gezien er o.i. goede alternatieven bestaan, dit (door)fietspad alsnog te heroverwegen en dus uit het plan te halen. Tram Uithof/USP Zeist Hetgeen hiervoor is gesteld t.a.v. het betreffende fietspad geldt feitelijk ook voor het doortrekken van de tram. Op zich is [inspreker] voor een schaalsprong in het openbaar vervoer, maar waar men vaak voor kiest is én, én, én. Met alle consequenties voor de openbare ruimte. Voor zover de keuze van een tram op het tracé Uithof/USP Zeist gezien de vervoerswaarde al reëel moeten worden geacht, dan zou het tracé o.i. niet langs de A-28 moeten worden geprojecteerd, aangezien dat ongetwijfeld ten koste zal gaan van de hier nu gelegen landgoederen Bezien we nu de voorliggende nota dan is daarin zowel een nieuwe doorfietsroute tussen de Uithof/USP en Zeist-West opgenomen (zie ook de nota: 'Slimme Routes, Slim regelen, slim bestemmen', de kaart op pag. 28), als ook de eventuele optie van het doortrekken van de tram vanaf de Uithof naar Zeist langs de A-28 (zie ook de nota: 'Slimme Routes, Slim regelen, slim bestemmen', de kaart op pag. 32). Fietsroute Uithof/USP Zeis-West Wat betreft het nieuwe fietspad de Uithof/USP van en naar Zeist-West heeft[inspreker] zich daar in het verleden altijd nadrukkelijk tegen uitgesproken,	

	ook al aangezien hier goede alternatieven voor zijn, namelijk het fietsvriendelijk/autoluw inrichten van de bestaande Bisschopsweg. Bovendien moet het verkorten van de route die met de aanleg van een nieuw fietspad door de Lage grond kan worden bereikt maar voor een zeer beperkt aantal forenzen tussen Zeist en de Uithof/USP van belang worden geacht, namelijk alleen voor een (zeer) beperkte groep uit Zeist-West. In die zin moet de toegevoegde van dit extra fietspad dan ook zeer beperkt worden geacht (zie in deze overigens ook de u eerder namens de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West toegestuurde: 'Notitie Nut-Noodzaak fietspad Lage grond Zeist (WNZW, 2015)'). Wat [inspreker]. evenwel belangrijker vindt is dat dit fietspad dwars een belangrijke ecologische zone gaat die een integraal deel uitmaakt van de EHS. Zoals ook uit de in bijlage 1 toegevoegde folder: 'Natuur verbinden en behouden' blijkt, maakt de ecologische zone zoals deze aldaar aanwezig is een integraal deel uit van de ecologische verbinding (EVZ) tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied/Langboekerweteringgebied. Mede in het kader van de Landinrichting Groenraven-Oost is in deze EVZ al veel geïnvesteerd, niet alleen door de aankoop van voor de betreffende verbinding essentieel geacht gebieden, maar ook door de aanleg van faunapassages. Voor zover [inspreker]dat heeft begrepen zal ook de stad Utrecht daar overigens haar bijdrage aan geven, o.a. door de aanleg van een faunapassage ter hoogte van de Biltse Rading. Alles overziend zal het nieuwe fietspad dus een grote inbreuk op de in het gebied aanwezige natuur, landschap en ook cultuurhistorie betekenen, terwijl de toegevoegde waarde zeer beperkt moet worden geacht. Gezien de consequenties van het pad voor natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals de zeer beperkte toegevoegde waarde van deze extra fietsverbinding hebben in het verleden de beide direct betrokken gemeenten, dus zowel Zeist als ook De Bilt, zich dan ook per respectievelijk amendement en motie tegen dit fietspad uitgesproken, evenals	

	hebben ook de Staten het College van GS verzocht dit fietspad in heroverweging te nemen. [inspreker] wil u dan ook verzoeken, ook al gezien er o.i. goede alternatieven bestaan, dit (door)fietspad alsnog te heroverwegen en dus uit het plan te halen. Tram Uithof/USP Zeist Hetgeen hiervoor is gesteld t.a.v. het betreffende fietspad geldt feitelijk ook voor het doortrekken van de tram. Op zich is [inspreker] voor een schaalsprong in het openbaar vervoer, maar waar men vaak voor kiest is én, én, én. Met alle consequenties voor de openbare ruimte. Voor zover de keuze van een tram op het tracé Uithof/USP Zeist gezien de vervoerswaarde al reëel moeten worden geacht, dan zou het tracé o.i. niet langs de A-28 moeten worden geprojecteerd, aangezien dat ongetwijfeld ten koste zal gaan van de hier nu gelegen landgoederen en ook van het nabij het landgoed Oostbroek gelegen faunapassage de Wildsche Hoek, maar langs de Universiteitsweg en dan via de N-237 en N-225 naar Zeist. Dat dan wel binnen het bestaande wegprofiel, zodat ook het aantal rijbanen voor de auto's hier tegelijkertijd zou kunnen worden teruggebracht. Conclusie De hoofdkeuzen die in het plan voor het prioriteren van de voetganger, fietser en het OV worden gemaakt spreekt [inspreker]bijzonder aan. Wel heeft zij tegen bepaalde eveneens opgenomen ontwikkelingen en dan met name de (door)fietsroute Uithof/USP en Zeist-West en ook het doortrekken van de tram langs de A-28 grote bedenkingen, gezien de daarmede gepaard gaande aantasting van waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In die zin verzoekt [inspreker] u dan ook deze ontwikkelingen alsnog te heroverwegen en uit de nota te halen. [Bijlage afgebeeld in bijlagenboek]	

96	Hierbij onze inspraakreactie op de nota “Slimme Routes, Slim regelen, Slim bestemmen”. Gezien het gestelde in de Algemene Termijnenwet gaan wij ervan uit dat onze heden ingediende inspraakreactie nog wordt meegenomen bij de inspraak op het plan. Algemeen De hoofdkeuzen die in het plan voor het prioriteren van de voetganger, fietser en het OV worden gemaakt spreken ons bijzonder aan. Voor het leefklimaat in de grote stad maar ook vanwege het mindere ruimtebeslag van voorzieningen voor voetgangers, fietsers en OV ten opzichte van voorzieningen voor auto’s. Wij kiezen daarom ook voor fietsen, wandelen en OV uit respect voor natuur en landschap. De keuze voor fietsen en OV verleidt of moet daarom juist verleiden om oplossingen te vinden die respect doen aan natuur en landschap. Voor ons werkgebied hebben wij over de (door)fietsroute Uithof/USP en Zeist-West en ook het doortrekken van de tram langs de A-28 bedenkingen vanwege de aantasting van omgevingskwaliteiten van natuur, landschap en cultuurhistorie. Duidelijk is dat de Uithof/het USP als landelijke topregio in de toekomst nog verder zal groeien. Dat is helaas in het verleden en ook nog recent (denk aan o.a. het PMC) ten koste gegaan van de kwaliteit van de hier voorkomende groene buitenruimte. De [inspreker] is nu van mening dat ook de Uithof, maar eigenlijk de stad als geheel, juist de groene buitenruimte zoals deze aan de oostzijde van de stad voorkomt, zou moeten koesteren, niet alleen gezien de daar nu voorkomende groene buitenruimte. De [inspreker] is nu van mening dat ook de Uithof, maar eigenlijk de stad als geheel, juist de groene buitenruimte zoals deze aan de oostzijde van de stad voorkomt, zou moeten koesteren, niet alleen gezien de daar nu voorkomende relatief hoge ecologische landschappelijke en ook cultuurhistorische kwaliteiten/waarden, maar eveneens als groen uitloop gebied voor de stad evenals de positieve bijdrage die het	Wij danken u voor uw waardering voor het plan als geheel. Voor de fietsverbindingen buiten onze gemeentegrenzen sluiten wij aan op het regionale fietsnetwerk uit de mobiliteitsvisie van de provincie Utrecht. Wij achten verbetering van de fietsverbinding met Zeist belangrijk en wij denken dat de in het regionale fietsnetwerk opgenomen verbinding een substantiële verbetering is. Daarom laten wij deze verbinding op de kaart staan. Maar uiteraard dienen bij de uiteindelijke keuze daarover, en over de eventuele uiteindelijke vorm en inpassing, andere belangen als ecologische aspecten en natuur meegewogen te worden. Aanleg van een tram is één van de opties die momenteel wordt onderzocht in de regionale verkenning voor de OV-bereikbaarheid van De Uithof. Bij keuze voor een tram is doortrekken naar Zeist vervolgens een optie. Als het zo ver komt, dan zullen ook wij bij de tracékeuze aandringen op afweging van alle belangen.

	geeft aan het groene vestigingsklimaat van de Uithof zelf. De kwalitatief hoogwaardige groengebieden rondom de Uithof vormen een unique sellingpoint van betekenis voor de Uithof. Het gaat om de Waterlinie en het landgoederenlandschap maar ook om de middeleeuwse unieke en herkenbare verkavelingsstructuur ten oosten van Oostbroek waardoor het fietspad zou voeren. Een fietspad klinkt vriendelijk maar het gaat om een asfaltbaan vermoedelijk deels op een talud gelegen met van meer vier meter breed met lantaarnpalen die een grote landschappelijke aantasting zal vormen. Juist om de groene kwaliteiten van het gebied/zone zoals dat/deze aan de oostzijde van de stad voorkomt te waarborgen moet altijd zorgvuldig naar die groene kwaliteiten moeten worden gekeken, alvorens nieuwe ontwikkelingen te projecteren die ten koste van die kwaliteiten gaan. Bezien nu de voorliggende nota dan is daarin zowel een nieuwe doorfietsroute tussen de Uithof/USP en Zeist-West opgenomen (zie ook de nota: 'Slimme Routes, Slim regelen, slim bestemmen', de kaart op pag. 28), als ook de eventuele optie van het doortrekken van de tram vanaf de Uithof naar Zeist langs de A-28 (zie ook de nota: 'Slimme Routes, Slim regelen, slim bestemmen', op de kaart op pag. 32). Bedenkingen Fietsroute Uithof/USP Zeis-West Wat de [inspreker] evenwel belangrijker vindt is dat dit fietspad dwars een belangrijke ecologische zone gaat die een integraal deel uitmaakt van de EHS. Zoals ook uit de in bijlage 1 toegevoegde folder: 'Natuur verbinden en behouden' blijkt, maakt de ecologische zone zoals deze aldaar aanwezig is een integraal deel uit van de ecologische verbinding (EHZ) tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied/Langbroekerweteringsgebied. Mede in het kader van de Landinrichting Groenraven-Oost is in deze EVZ al veel geïnvesteerd, niet alleen door de aankoop van voor de betreffende verbinding essentieel geachte gebieden, maar	

	ook door de aanleg van faunapassages. Voor zover de [inspreker] dat heeft begrepen zal ook de stad Utrecht daar overigens haar bijdrage aan geven, o.a. door de aanleg van een faunapassage ter hoogte van de Biltse Rading. Een fietspad door de verbinding zal als zeer nadeling neveneffect hebben dat de woonwijk Zuid-West als het ware een toegang tot het buitengebied krijgt en de stepping stones van de ecologische verbinding. Honden en mensen kunnen het gebied van de verbinding (nu rustig gelegen agrarisch- en natuurgebied) veel gemakkelijker gaan betreden. Omdat de dieren geen alternatieven hebben, is dit een grote aantasting van de verbinding. Wij achten ook een zeer groot bezwaar dat het landschap van de oudste ontginningen vanuit Oostbroek gelegen langs de Bisschopswetering wordt versnipperd en het karakteristieke verkavelingspatroon wordt doorsneden. Er is een aanvaardbaar en effectief alternatieven namelijk het fietsvriendelijk/autoluw inrichten van de Bisschopsweg. Verder, het verkorten van de route die met de aanleg van een nieuw fietspad door de Lage Grond zou worden bereikt is maar voor een zeer beperkt aantal forenzen tussen Zeist en de Uithof/USP van belang namelijk alleen voor een (zeer) beperkte groep uit de zuidkant van Zeist-West. De toegevoegde waarde van het tracé langs de Lage Grond en de Bisschopswetering is zeer beperkt (zie de bijlage, de u al eerder gestuurde: 'Notitie Nut-Noodzaak fietspad Lage Grond Zeist-West). Gezien de consequenties van het pad voor natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals de zeer beperkte toegevoegde waarde van deze extra fietsverbinding hebben in het verleden de beide direct betrokken gemeenten, dus zowel Zeist als ook De Bilt, zich dan ook per respectievelijk amendement en motie tegen dit fietspad uitgesproken, evenals hebben ook de Staten het College van GS verzocht dit	

	fietspad in heroverweging te nemen. De [inspreker] wil u dan ook verzoeken, ook al gezien er o.i. goede alternatieven bestaan, dit (door)fietspad alsnog te heroverwegen en dus uit het plan te halen. Bedenkingen Tram Uithof/USP Zeist Voor zover de keuze van een tram op het tracé Uithof USP Zeist gezien de vervoerswaarde al reëel moeten worden geacht, dan zou het tracé o.i. niet langs de A-28 moeten worden geprojecteerd, aangezien dat ongetwijfeld ten koste zal gaan van de cultuurhistorie van de hier nu gelegen landgoederen en ook van het nabij het landgoed Oostbroek gelegen faunapassage de Wildsche Hoek onder de A28, maar langs de Universiteitsweg en dan via de N-237 en N-255 naar Zeist Dat dan wel binnen het bestaande wegprofiel, zodat ook het aantal rijbanen voor de auto's hier tegelijkertijd zou kunnen worden teruggebracht. Onduidelijkheid bij bedenkingen Tram Uithof/USP Zeist Wij willen voor alle duidelijkheid benadrukken dat uit de eerste zin van onze reactie voortvloeit dat allereerst moet worden onderzocht wat de vervoerswaarde van een tramlijn is op het tracé Uithof - Zeist en opzichte van vervoer met hoogwaardige buslijnen, ook in relatie tot effecten op natuur, landschap en cultuurhistorie. Hoogwaardig busvervoer heeft een minder grote ruimtelijke impact dan een tramlijn en biedt meer flexibiliteit, ook voor het vervoer binnen Zeist en tussen Zeist en Utrecht. Bij het onderzoek moeten ook de voor- en nadelen van tracés langs de A28 of langs de Universiteitsweg voor natuur, landschap en cultuurhistorie worden bekeken en worden afgewogen.	

99	Hierbij reageren wij op het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen. Het gaat hierbij specifiek om de nota waarin wordt aangegeven dat er een fietspad aangelegd zal worden parallel aan de Amsterdamsestraatweg. Als bewoner van de Bessemerlaan 99 te Utrecht maak ik bezwaar tegen de aanleg van een fietspad over de groenstrook tussen station Utrecht Zuilen en de Demkabrug. Het aanleggen van het fietspad zal betekenen dat een deel van het Julianapark en een ecologische zone achter de Bessemerlaan zal worden aangetast. Daarbij is het plan verboden volgens het bestemmingsplan Beheersverordening Zuilen 2014 en doet het zwaar afbreuk aan de woonsituatie van de bewoners van de Bessemerlaan. Door de aanleg van het fietspad vrezen wij voor de privacy van de bewoners, onveiligheid, lawaai en waardedaling van de woningen. Daarbij is het ons totaal onduidelijk waarom er een fietspad moet komen over de ecologische zone. Het gedeelte van de Amsterdamsestraatweg tussen de Marnixlaan en de Demkabrug is een rustig stuk, hier is relatief weinig fietsverkeer. Een fietspad aan de andere kant van het spoor, over het industrieterrein Cartesiusweg, is een veel beter alternatief. Dit is sociaal veiliger voor fietsers, zonder dat een groot gedeelte van het Julianapark en een ecologische zone moeten wijken.	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

100	Dubbel.	

102	Met veel waardering voor het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht 2015-2025 heb ik twee opmerkingen: 1. Het is mij niet duidelijk hoe u Maatwerk en innovaties voor wijkontsluitend Openbaar Vervoer (OV), reguliere lijndiensten en de Regio Taxi, kunt combineren met de aanleg van Stadsboulevards (2 x 1 rijbaan in plaats van 2 x 2 rijbanen). Autoverkeer zal zo nodig veelal een andere route kunnen kiezen zoals u ook voorstelt, maar voor de lijndiensten en de Regio Taxi zal dat meestal niet mogelijk zijn. Hoe denkt u te voorkomen dat het OV flinke vertraging oploopt in plaats van vlot door te stromen zoals uw bedoeling is? 2. Ik mis de mogelijkheid het OV extra te stimuleren door voor bepaalde groepen mensen een OV-kaart in te voeren die het gebruik buiten de spitsuren kan stimuleren. Vergelijk de OV-kaart voor studenten. In Rotterdam en Amsterdam heeft men op dit punt tegen relatief lage kosten positieve ervaringen opgedaan. In Rotterdam met een OV-kaart voor 65-plus inwoners, in Amsterdam voor inwoners met een laag inkomen. Kan in het kader van uw Verkeersplan een onderzoek gedaan worden naar deze twee werkwijzen en of ze ook in Utrecht een positief effect op het verkeer en vervoer zouden kunnen hebben?	1. Op routes waar OV rijdt kijken we om de redenen die u aanstipt extra scherp naar de meest wenselijke inrichting van wegprofielen. We houden niet stringent vast aan een inrichting van 2x1 wanneer dat ongewenst is voor het OV. Naast vrijliggende busbanen zijn er ook andere maatregelen om het OV een betere doorstroming te bieden. Bij de vormgeving van kruisingen en opstelvakken zijn optimalisaties voor het OV mogelijk. Zo kan de bus bijvoorbeeld een voorsprong op het overige verkeer krijgen bij verkeerslichten. 2. Gemeente Utrecht onderzoekt de mogelijkheden van gratis OV voor 65-plus inwoners, en mensen met een laag inkomen (U-pashouders). Dit doet de gemeente niet vanuit mobiliteit gerelateerde doelstellingen. Haalbare doelstelling voor deze maatregelen zijn bijvoorbeeld wel het verlagen van de kans op sociaal isolement onder minimaouderen en het vergroten van het welzijn. Effecten van gratis OV-maatregelen op verkeer en vervoer zijn zeer beperkt gebleken uit eerdere proeven in Utrecht, Eindhoven en Amsterdam. Uit studies blijkt dat ongeveer 25% van de doelgroep meer is gaan reizen (ritten die voorheen niet werden gemaakt), 50% de fiets inruilt voor de bus, en 25% de auto laat staan. Daarnaast is er vaak sprake van inkomstenderving voor de OV vervoerder.

103	Hiermee reageer ik op het bovengenoemde verkeersplan. Ik heb bezwaren tegen de doorfietsroute langs het spoor Utrecht – Amsterdam. Aangezien onze tuin grenst aan het terrein van Pro rail voorzien ik veel overlast in / bij onze tuin en wij hebben de laatste jaren al genoeg overlast. Onze tuin heeft een zwembad en als er een doorgaand fietspad gemaakt wordt lopen wij kans op grote schade aan ons zwembad door vandalisme en zwerfvuil. Misschien ook door misbruik van ons zwembad. Wij hebben er alles aan gedaan om verdrinking van mens en dier te voorkomen maar als er hordes dronken jongeren langs gaan fietsen in de nachtelijke uren kunnen wij niet garanderen dat de desbetreffende dronkenlappen over onze afzetting heen klimmen en verdrinken en onze eigendommen vernielen. Verder zit er een ecologische zone met een tunneltje voor klein wild in die strook achter onze tuin bij de Julianaparklaan. Die zone is ontworpen door een wethouder van een aantal jaren geleden met het doel dat het kleine wild zich kan verspreiden door de stad. Door uw plan zou ook dit vervallen. Nadelen voor mij als aanwonende: Geluidsoverlast Lichtoverlast Vandalisme Verstoring van de natuur Inbreuk op de privacy Zwerfafval Verder hebben we tegenwoordig al zo veel overlast door de feestlocaties op het industrieterrein Cartesiusweg. Bijvoorbeeld door Central Studio's, Heerlijk Feesten en de nieuwe locatie op Vlampijpstraat 63. Toen wij de sleutel van ons appartement feestelijk kregen overhandig door wethouder Zwart omdat wij de 100.000 ste woning van Utrecht hadden gekocht konden wij niet voorzien dat onze rustige	Met het nieuwe mobiliteitsplan beogen we dat de voetganger en fiets veel meer dan nu het primaire vervoermiddel worden in de stad. Juist voor de langere afstanden kan de fiets en E-bike nog een groter aandeel in de mobiliteit innemen. Op dit moment is de Amsterdamsestraatweg met ruim 18.500 (brom)fietsers erg druk gebruikt. De daarvoor beschikbare ruimte is te smal en ook zijn er veel (kruis)punten die oponthoud opleveren. Met een nieuwe doorfietsroute ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg wordt de verbinding tussen Breukelen/Maarssen/bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht sneller en aantrekkelijker. Er wordt een keuze geboden voor enerzijds bestemmingsverkeer en langzaam verkeer langs de Amsterdamsestraatweg en langere afstandsfietser die snelheid en doorstroming belangrijker vindt. Een fietsroute ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam sluit ook aan bij het groenstructuurplan van Utrecht om gesloten groengebieden beter toegankelijk te maken. Uitvoeringsproject 13 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg voor het gedeelte tussen het centrum en de Marnixlaan. Uitvoeringsproject 33 (zie kaart op bladzijde 78) betreft de realisatie van een doorfietsroute vanaf de hoogte van de Marnixlaan, over het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Demkabrug, naar bedrijventerrein Lage Weide. Zowel het ontwerp als de exacte ligging van deze doorfietsroute, ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Amsterdam, zal binnen het project verder worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de route krijgen deelaspecten zoals verlichting, lichtvervuiling door koplampen en eventuele hekwerken voor inbraakpreventie en privacy aandacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kan eventueel aanspraak worden gemaakt op waarde compensatie. Vanaf 2016 gaan de brommers in Utrecht verplicht naar de rijbaan. Daarmee wordt het risico op verkeerslawaai veel minder.

	woonomgeving zo aangetast zou gaan worden. Jammer, door al die dingen zien wij ons misschien genoodzaakt om verhuisplannen te gaan maken. Dat kan toch niet uw bedoeling zijn. Als laatste maak ik nog een algemene opmerking over fietsers. Het is mooi dat Utrecht de fietsers voorrang wil geven op het autoverkeer maar er is bijna geen fietser die zich überhaupt houdt aan welke verkeersregel dan ook. Zo asociaal. Het gaat om de instelling van de mensen en dat er niet gehandhaafd wordt door de politie. De fietsers van tegenwoordig denken dat ze alles maar mogen. Jammer.	

104	Allereerst de allerbeste wensen voor 2016. Dat het een succesvol, gezond en goed jaar mag worden. De Wijkraad Noordoost heeft kennis genomen van het Concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht 2015-2025. Met veel interesse hebben we deze toekomstplannen bekeken en geanalyseerd. Tevens heeft 'Biltstraat ondernemers vereniging' (BOV) het plan bekeken en haar commentaar in een eerder stadium al aangeleverd. Als eerste spreekt de wijkraad haar waardering uit hoe dit plan eruit ziet en beseft dat de gemeente hier veel tijd en energie in heeft gestoken. De wijkraad ziet het echter niet zozeer als een plan 2015 – 2025 maar meer als een visie (de stip op de horizon en het verkeersutopia dat zij wil bereiken in 2025). Naar aanleiding van het conceptplan heeft de Wijkraad Noordoost nog een aantal vragen en opmerkingen. · Een eerste financiële totaalindicatie van alle (deel)projecten ontbreekt in het conceptplan. Nu is niet duidelijk of er überhaupt voldoende financiële dekking is en financiën zijn vaak een show-stopper als deze al niet in een vroeg stadium worden meegenomen. Is het mogelijk dat dit alsnog wordt opgenomen in het plan zodat een eerste totaalindicatie ontstaat (bv achter alle 65 projecten in H6 aangeven wat een eerste indicatie is van de kosten)? · Hoe verhouden wijkactieplannen en projectplannen (voor verkeer is maandelijks een stand van zaken bijeenkomst) zich tot dit plan (zoals bv. de ontwikkeling van de Biltstraat)? Zit daar enige relatie tussen en zo ja, hoe wordt deze relatie bewaakt en gemonitord? Hoe is de prioritering gestalte gegeven? · Zijn de binnenstedelijke OV-hubs ter ontlasting van Utrecht CS afgestemd met de bedrijven die dit dan moeten realiseren; NS en Prorail (maar ook Connexion en QBuzz)? Utrecht CS wordt namelijk juist nu toekomstbestendig gemaakt (2030, 300.000 bezoekers per dag) en vanuit stadsmarketing is Utrecht CS straks (en nu ook al deels) het visitekaartje van Utrecht.	**Financiën in het plan** U stelt dat een eerste totale financiële totaalindicatie van alle (deel)projecten ontbreekt. De financiën zijn inderdaad niet in dit plan opgenomen. In het MeerjarenPerspectief Bereikbaarheid, dat jaarlijks met de Voorjaarsnota wordt vastgesteld, wordt opgenomen aan welke projecten geld wordt besteed. Echter: niet alles komt aan op gemeentelijke middelen. Het overzicht met projecten vormt daarom ook input voor het verwerven van subsidies. De ervaring leert dat zich daar altijd weer nieuwe kansen voordoen. **Relatie met andere plannen** U vraagt hoe de wijkactieplannen en projectplannen zich verhouden tot Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, Een nota als deze vormt het beleidsmatige kader voor andere plannen. Het komt in de plaats van het vorige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan uit 2005. De kaders veranderen dus en dit kan gevolgen hebben voor projecten. Deze nota is echter het resultaat van een proces, Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, dat al een aantal jaar loopt. De afgelopen jaren hebben we die nieuwe ambitie al onderdeel gemaakt van projecten. De gevolgen voor lopende projecten zullen daardoor naar verwachting beperkt zijn. De prioritering van projecten in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is gebaseerd op verschillende zaken, zoals: draagt het bij aan meerdere opgaven en/of vervoerswijzen tegelijk, is het gekoppeld aan andere prioritaire projecten of aan ruimtelijke ontwikkelingen of is werk met werk te maken. **Versterken OV-knooppunten** U vraagt of er afstemming is geweest met de bedrijven, zoals NS, ProRail, Connexion En QBuzz, omdat zij de ambities voor binnenstedelijke OV0hubs ter ontlasting van Utrecht CS moeten realiseren. Wij hebben inderdaad contact met de genoemde partijen over het versterken van de OV-knooppunten, de nota doet echter ook dienst als lobbyagenda: waarover willen wij met relevante partijen in gesprek.

	• Op diverse pagina's zien wij het onderwerp milieu terugkomen, echter of de toename van mobiliteit gaat lukken binnen bestaande richtlijnen voor luchtkwaliteit, fijnstof en geluid is niet beschreven (mogelijk nog niet bekend). Is het mogelijk te anticiperen op toekomstig (Europees) beleid en de nieuwe afspraken die gemaakt zijn tijdens de klimaattop in Parijs afgelopen december? De wijkraad is van mening dat de gevolgen van de doorontwikkeling van de NRU en A27 onvoldoende zijn uitgewerkt in het plan. De NRU en A27 als een van de belangrijkste infrastructurele projecten komende tien jaar binnen de stadsgrenzen wordt sporadisch en in de kantlijn genoemd. De wijkraad heeft het verzoek om de (gevolgen van de) NRU en A27 verder uit te werken in het plan voor Noordoost, Oost, Centrum en Science Park? • Pagina 37: "Op baanvak Blauwkapel-Overvecht-Utrecht Centraal is er reizigersvraag naar vier sprinters per uur, maar zijn slechts twee sprintertreinen mogelijk. In de MIRT verkenning Sporendriehoek zoeken Rijk en regio naar een oplossing hiervoor". In de ogen van de wijkraad klopt dit niet. Er rijden nu acht sprinters/sneltreinen per uur van Overvecht naar CS en vice versa (01, 05, 15, 19, 31, 36, 45, 49 van Overvecht naar CS). De sneltrein kan daarbij in onze ogen als hetzelfde worden gezien als een sprinter. Kan dit nader worden toegelicht dan wel worden aangepast? • Pagina 37: Is onderzocht of er wel voldoende vraag is naar deze (ICE) internationale treinverbinding naar het Ruhrgebied-Frankfurt en of de huidige frequentie en lengte van de treinen al afdoende is? Daarnaast zal er dan voornamelijk op prijs geconcurreerd moeten gaan worden met het vliegtuig/de auto want vooralsnog is de ICE (te?) prijzig. Een aanverwante vraag hierbij is of de NS als exploitant van de verbinding hierbij is betrokken geweest? Wij hopen dat u bovenstaande punten nog mee kunt nemen, antwoord kunt geven op onze vragen en indien nodig de opmerkingen/antwoorden kunt verwerken in een nieuw conceptplan. Wij wensen u veel succes met	Utrecht CS wordt als treinstation toekomstbestendig gemaakt, maar de verwachting is dat met name de bereikbaarheid per bus, tram, fiets en lopend een opgave blijft. Daarom loopt hiernaar een regionale verkenning, waarin onder meer het benutten van andere knooppunten een oplossing is die bekeken wordt. **Verschillende doelen** U stelt dat het onduidelijk is of richtlijnen voor luchtkwaliteit, fijnstof en geluid gehaald worden en vraagt zich af of het mogelijk is te anticiperen op toekomst milieubeleid. De nota zet zich in op het bereiken van een optimale mix van verschillende doelen. Lucht, geluid en klimaat horen daar prominent bij. Wij verwachten dat door onze sterke inzet op lopen, fietsen, OV en schone mobiliteit aanzienlijke sprongen kunnen worden gemaakt in het bereiken van onze doelstellingen en ambitie op het gebied van luchtkwaliteit, beperken van geluidsoverlast en klimaatverbetering. Het is echter niet zinvol om op dit moment het plan hierop door te rekenen, daarvoor is de uiteindelijke invulling van projecten veel belangrijker en die is nu nog niet bekend. **Doorontwikkeling NRU en A27** U vindt de gevolgen van de doorontwikkeling van de NRU en A27 onvoldoende uitgewerkt in de nota. In het hoofdstuk over het autonetwerk is aangegeven hoe wij de functie van de Ring zien. In de projectenlijst is aangegeven welke projecten qua planning moeten wachten op de NRU respectievelijk de planstudie Ring, dit geeft dus aan waar inhoudelijke verbanden liggen. Het meest prominent in uw wijk is de Kardinaal de Jongweg; deze kan pas echt worden heringericht na gereedkomen van de NRU. De verdere uitwerking waar u nu om vraagt, zal binnen de projecten NRU en A27 plaatsvinden.

	het verder vervolmaken van dit plan en vernemen graag uw reactie hoe u met onze aandachtspunten omgaat in het herziene conceptplan.	**OV regionaal** U stelt dat de OV-verbinding tussen Overvecht en CS frequenter is dan in de nota wordt gesteld. De in de nota aangehaalde gewenste groei van twee naar vier Sprinters per uur per richting op het baanvak Blauwkapel-Overvecht-Utrecht Centraal heeft alleen betrekking op de verbinding met Amersfoort. Daarnaast rijden er inderdaad ook vier Sprinters van/naar Hilversum en twee van/naar Soest/Baarn. **OV internationaal** U vraagt of de behoefte aan meer internationale treinverbindingen wel is onderzocht. De groei van Utrecht en in het bijzonder ook Sciencepark vragen om betere internationale verbindingen. Ook vanuit Amsterdam bestaat deze behoefte. Daarom wensen wij verbetering van deze ICE-verbinding. Net als voor de knooppunten is dit te lezen als onze lobby-inzet richting vervoerders en andere overheden.

109	Dubbel.	

110	Wie vindt het 'verkeersventiel' in Utrecht West? [De inspreker] maakt zich zorgen over de verkeersontwikkelingen aan de westkant van de stad. Leefbaarheid staat voor een goede luchtkwaliteit, oversteekbaarheid, mobiliteit, via de fiets, OV en auto. De verkeersmaatregelen van het Utrechtse stadsbestuur zijn erop gericht om het doorgaande verkeer in de (binnen)stad te ontmoedigen en naar 'buiten' te drukken. Op zich een prima om bewoners maximaal te stimuleren om bewust keuze te maken over het te gebruiken transportmiddel. Gebruikers van woon-werkverkeer uit west komen er evenwel bekaaid af. En daarmee de bewoners in de stad ook. Als bewoners van Oog in Al, Halve Maan, Welgelegen steunen wij het beleid van dit gemeentebestuur om de leefbaarheid in onze stad voorop te zetten, langzaam verkeer (lopen en met de fiets) te stimuleren en doorgaand autoverkeer naar de Ring te drukken. Wij zijn het in grote lijnen eens met de Visie slimme routes, slim regelen, van het gemeentebestuur, en zijn blij dat het college van burgemeester en wethouders in het nieuwe ontwerp-Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP) met een concrete uitvoeringsagenda komt om het doorgaand verkeer in de stad zoveel mogelijk de stad uit te drukken naar de Ring van autosnelwegen om de stad heen. Voor bewoners van de stad Utrecht is het rijden via andere woonwijken van noord naar zuid en van oost naar west rijden met de auto is niet meer van deze tijd. Wij steunen maatregelen van het stadsbestuur om autoverkeer in de stad te ontmoedigen en overal voorrang te geven aan voetgangers, fietsers en goed OV. Alle stadsbewoners, en niet alleen die van de binnenstad en wijken daar omheen, hebben recht op schone lucht en leefbare wijken. Doorgaand autoverkeer hoort daar niet bij. De Visie slimme routes, slim regelen heeft goede uitgangspunten, maar gaat in onze ogen niet ver genoeg en de gevonden oplossingen krijgen van ons een onvoldoende. Nu al staat het verkeer op deze routes dagelijks vast rond de spits en ook al in het weekend. Als het binnenkort niet meer mogelijk is om met de auto vanuit het	De relatie met Utrecht West en Westplein wordt verder uitgewerkt in het kader van het project Maatregelen Utrecht West en 2de fase stationsgebied. Deze plannen hebben zeker een relatie met elkaar. Route NOUW wordt langer door LRC De situatie rondom Leidsche Rijn Centrum is tijdelijk. In de definitieve situatie is de route weer als de afgelopen jaren, zo kort mogelijk. Fietsburg zorgt voor langer rood op de kruising E. Meijsterlaan De afstelling van de verkeerslichten van deze kruising na realisatie van de fietsbrug en de doorstroming op deze kruising is nog niet bekend. Ontwikkeling zorgen voor meer verkeer Er zal een evenwicht moeten worden gezocht tussen ruimtelijke ontwikkelingen en ruimte voor infrastructuur. Dit is nadrukkelijk onderdeel van SRSRSB. De voornomen maatregelen moeten ervoor zorgen dat het verkeer niet vast kom te staan. Extra auto-infrastructuur is in dit geval niet gewenst. Uit het project zal blijken met welk programma en welke infrastructurele maatregelen het verkeer rijdend blijft. Verkeer wordt zo veel mogelijk gestimuleerd andere vervoerswijzen te kiezen of op andere tijdstippen te reizen. Uit onderzoekt blijk ook dat maatregelen met minder infrastructuur ook leiden tot minder verkeer. Volume doorstellingen Bij de maatregelen moet de leefbaarheid (aantrekkelijkheid van de stad, voorop staan). De Nota SRSRSB spreek in het algemeen niet over volume doostellingen, maar om kwaliteit in doorstroming oversteekbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

	centrum en de wijken daar direct omheen naar andere delen van de stad te rijden, zal die verkeersdruk alleen maar toenemen. De luchtkwaliteit zal slechter worden, net als de geluidsoverlast, de rijtijden van en naar de Ring zullen toenemen en de wijken zullen tijdens de drukte nagenoeg onbereikbaar zijn. Wat ontbreekt is een ventiel voor het verkeer in de vorm van een extra mogelijkheid om richting de A2 te rijden. En dan wel op een manier dat het gebied Zuilen/ Ondiep/ A'damsestraatweg/Cartesiusdriehoek beter in staat zijn om binnen haar eigen wijkgrenzen een route naar de snelweg te vinden. De bewoners van Oog in Al/Utrecht West zijn namelijk een groot voorstander van verkeersmaatregelen, zoals bij de Monicabrug, Westplein en de Croeselaan, om het doorgaand verkeer door dichtbevolkte woonwijken rondom het centrum terug te dringen. Zij zijn ook voorstander, en hebben zelf al eerder voorgesteld, om het wegprofiel op onderdelen van de westelijke verdeelring te wijzigen en er een boulevard van te maken met één rijstrook in beide richtingen. We zijn dan ook blij dat het stadsbestuur komend jaar uitvoering gaat geven aan deze plannen, te beginnen op de Briljantlaan en daarna op het traject Marnixbrug(Overvecht-Zuilen)-Spinozabrug(Lombok-Oog in Al). Wij denken dat de gezondheid, leefbaarheid en oversteekbaarheid van deze verkeersroutes voor de bewoners daarmee sterk zal verbeteren. Wij zijn echter bezorgd over de extra verkeersdruk en de impact daarvan op leefbaarheid voor bewoner en gebruiker van woon-werkverkeer. Wat zit er namelijk nog aan te komen naast de invoering van de stadsboulevard? • Verkrapping op het westplein met meer verkeersdruk op de PHL (plan SRSRSB) • Oplevering Leidsche Rijn West/Leidsche Rijn Centrum waardoor de route naar de snelweg via de gele brug nog langer wordt • Inrichting van de fietsbrug in Oog in Al waardoor op de PHL nog vaker het	Het college is geen voorstander van het aanleggen van nieuwe infrastructuur zoals een nieuwe verbinding naar de A2. De oplossing moet gezocht worden in de balans tussen o.a ruimtelijke inpassing, doorstroming, milieu en ruimtelijke ontwikkeling.

	verkeerslicht op rood komt te staan • Extra verkeersvolume als gevolg van Stedebouwkundige ontwikkelingen binnen de Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk (extra 8000 verkeersbewegingen per dag) (plan SRSRSB) Wij vragen daarom om realistische plannen. Het Utrechtse bestuur neemt heel voorzichtig stapjes richting het inrichten van de stadsboulevard. Wij vragen aan het Utrechtse bestuur om te onderkennen dat 1. de combinatie van maatregelen, gecombineerd met stedebouwkundige ontwikkelingen er toe leidt dat het autoverkeer nagenoeg compleet vast komt te staan. 2. dat druk zetten om het autoverkeer een route buitenom te laten kiezen alleen te realiseren is door te investeren in een nieuwe route de stad uit. Wij vragen met name de Utrechtse gemeenteraad bij het vaststellen van het definitieve GVVP om de mogelijkheid van een 'verkeersventiel' open te houden aan de westkant van de stad, in de vorm van een snelle cq directe verbinding met de A2. Dit gecombineerd met de aankondiging van instrumenten om in te grijpen mochten vast te stellen grenswaarden worden overschreden. En dit wel op een wijze waarbij niet alleen gekeken wordt naar milieunormen, maar ook toegewerkt wordt naar een verkeersvolume op de westelijke stadsring overeenkomst het volume dat door eerdere wethouders is toegezegd, namelijk een gemiddeld verkeersvolume van 15.000 verkeersbewegingen per dag op de PHL.	

	In een presentatie, die terug te vinden is op internet, stelde de inspreker een vraag. De video is getiteld: Reactie plan Lot van Hooijdonk over verkeer in Utrecht (SRSRSB) en is terug te vinden op: https://www.youtube.com/watch?v=v03MY3trqSE In de presentatie stellen de makers 2 varianten voor, variant 1 of variant A. Hieronder zijn de reacties weergegeven	
A	Prachtige film met zeer goede uitleg. Ik ben zeker voor variant 1. Denk aan de lucht in oog en al met veel jonge opgroeiende kinderen. Weg met die auto's!!!!	Dank voor uw inspraak. Luchtkwaliteit is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan (via “duurzaam en leefbaar” en “sociaal en gezond”). Voor verdere beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
B	Hierbij stem ik op variant 1, een weg van cartesiusweg naar de A2 (liever nog hoe het vroeger was, dat je niet eerst naar Maarssen hoeft te rijden om de A2 richting den Bosch te kunnen nemen, maar gewoon bij de DE de A2 op). Dat zou veel schelen voor al het verkeer dat hier in Oog en Al in de ochtend en avondspits muurvast staat.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
C	Hierbij stem ik op variant 1, een weg van cartesiusweg naar de A2 (liever nog hoe het vroeger was, dat je niet eerst naar Maarssen hoeft te rijden om de A2 richting den Bosch te kunnen nemen, maar gewoon bij de DE de A2 op). Dat zou veel schelen voor al het verkeer dat hier in Oog en Al in de ochtend en avondspits muurvast staat.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.

D	Ik stem voor variant 1! En ter info, ik woon in Oog in Al.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
E	Ik ben voorstander van Variant 1, snelle ontsluiting vanuit „Werkspoorkwartier" (nieuwe naam) naar de A2.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
F	Met belangstelling en instemming heb ik uw analyse in het Youtube-filmpje gezien. Ik werd door buurtbewoners getipt over het bestaan van dit filmpje van [inspreker 110],. Ik ondersteun jullie in de conclusie voor variant 1: een "Spoorlaan Nieuwe Stijl" voorstellen om het verkeer in Utrecht-West een directe aansluiting te geven op de A2. <u>Achtergrond</u> Zelf woon ik al bijna 28 jaar aan de Lessinglaan en heb de straat zien veranderen in een hele drukke straat met zware verkeerspieken in de ochtend- en avondspits. Invoegen uit zijstraten, wegrijden uit parkeervakken aan de PHL, oversteken door voetgangers en fietsers is dan heel moeilijk. Ik maak me niet alleen zorgen over de **NOx-uitstoot/roet** (in het verleden heeft de gemeente altijd heel geheimzinnig over de werkelijk uitstoot gedaan en zich alleen gebaseerd op berekeningen. De VW-affaire heeft duidelijk gemaakt dat niemand meer te vertrouwen is, dus waarom de beleidsmedewerkers van de gemeente?), maar ook over de **geluidsoverlast** en **verkeersveiligheid** van alle verkeersdeelnemers. De toename van het verkeer over de PHL-laan nam sterk toe (zo'n 10 jaar geleden) nadat de gemeente de veel gebruikte afslag naar de A2 bij de Douwe Egbertsfabriek had afgesloten ten faveure van Leidsche Rijn en het te ontwikkelen Leidsche Rijn	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.

	centrum. Natuurlijk zijn we in De Halve Maan blij dat het verkeerslawaai van de A2 nu weggenomen is door de Leidsche Rijn tunnel, maar aan de voorkant kregen we het lawaai dubbel en dwars terug. Heel Utrecht West (van Zuilen tot en met Oog in Al kent maar één manier om richting Kanaleneiland of Oudenrijn te gaan, namelijk via de PHL. En dat kan nooit de bedoeling zijn geweest. De PHL is gebouwd als ontsluitingsweg van de wijk Oog in Al en niet als “robuuste” binnenring. Het was dan ook beter geweest als ca. 5 jaar geleden het PvdA-plan voor de Spoorlaan was doorgezet om zo een extra uitvalsweg te creëren voor het zakelijk verkeer van de Cartesiusdriehoek (incl. het internationaal vrachtverkeer) en de bewoners van Utrecht-West. De NOUW-oplossing is een farce gebleken en onlangs nog minder aantrekkelijk geworden door de inbouw van een extra lus. Helaas sneuvelde het plan om electorale redenen. Achteraf vaak niet de meest verstandige motivatie. Ja, ook GroenLinks was niet consequent. Toch mijn complimenten voor wat [belangenvereniging] de afgelopen jaren heeft bereikt. Waar begin jaren 2000 de hele wijk nog te hoop liep tegen de verbreding van de PHL-laan (a la Cartesiusweg), staat nu de Lessing/Haydnlaan als voorbeeld voor de Stadsboulevard. Eindelijk, en ik hoop dat de andere wijken hiervan ook zullen profiteren. Echter daarmee is de verkeersdruk niet weg- of afgenomen. Zoals in de voorlichtingsbijeenkomst vorig jaar door de consultant van Goudappel werd aangegeven: het verkeer zal niet met de helft afnemen, maar met slechts 10%. Door verkeersmaatregelen die de doorstroming moeten bevorderen blijft de capaciteit op zo’n 18-20k vervoersbewegingen zitten. Daar schieten we dus niets mee op. De mooie perkjes in het midden, eigenlijk verkapte opstelplaatsen voor voertuigen, fietsers en voetgangers, zijn dan slechts met moeite te bereiken (zie Lessing/Haydnlaan). De stille momenten treden alleen op als de verkeerslichten bij het Ibis-hotel, de Everard Meijsterlaan en de Spinozaweg korte “gaten” slaan in de	

	eindeloze rij voertuigen die zich in beide richtingen over de boulevard razen. Immers de doorstroming moet gehaald worden! RonduitWeg pleitte in 2010 voor een knip op de Thomas a Kempisweg (met bussluis). De PvdA had daar toentertijd wel oren naar. Ik ben daar nog steeds voor. Het DWINGT de automobilist namelijk of via de NRU te rijden (of door Zuilen helaas) om het N-W Utrecht te bereiken of via het 24-10 plein voor de wijken Oog in Al en rond het Majellapark/Lombok. De Stadsboulevard kan alleen een succes worden als: 1. Aan het begin van de Stadsboulevard (24-10 en Marnixbrug) het verkeer enorm geknepen wordt (toeritdosering). De vraag is of de bewoners van Oog in Al, anders dan van de PHL-laan, daar wel zin in hebben. Daarnaast zal dit tot problemen op Hooggelegen leiden, waar RWS weer niet blij mee is. De verkeersdruk op Stadsboulevard moet teruggebracht worden tot minder dan 15k voertuigbewegingen per dag. Dit is een belofte van de gemeente gedaan aan de bewoners van Utrecht-West en we willen onze volksvertegenwoordigers daaraan houden. 2. Er een snelle en efficiënte verbinding komt van de A2 naar de Cartesius-driehoek over de Nijverheidsweg. De toen voorgestelde ondertunneling/sloop huizen aan de Josephlaan kan mijn inziens achterwege blijven als kostenbesparing en als gebaar naar de bewoners. Maar het Cartesiusgebied staat aan de vooravond van verdere ontwikkeling. Mijn idee is dat dan eerst de huidige problemen van Utrecht-West middels de aanleg van deze ontsluitingsweg wordt aangepakt voordat alles weer wordt volgebouwd met huizen en kantoren, wat het probleem alleen maar erger zal maken. 3. Ipv werken met Knijpen toch duidelijkheid verschaffen door Knippen (Th. A Kempisweg) om zo doorgaand N-Z-verkeer te dwingen over de buitenring Ring Utrecht te gaan. Het is niet anders als de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners van Utrecht-West voorop staat.	

	Succes met jullie 'Strijd'. En hopelijk durft mevrouw Van Hooijdonk dit te ondersteunen door ons duidelijkheid te bieden. Immers in de verkiezingen van 2010 was GroenLinks nog de grootste partij in Oog in Al met >20% van de stemmen en dankte daarmee haar 1e positie in Utrecht. Dat geschonken vertrouwen hebben ze daarna niet waargemaakt. In 2018 kan dat weer veranderen.	
G	bij keuze tussen variant 1 en variant A gaat mijn voorkeur uit naar variant 1. Er moet iets gebeuren teneinde de drukte op de PHL te verminderen.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
H	Via deze weg wil ik onze steun geven aan de keuze van Variant 1. Voorgesteld door [inspreker 110], i.s.m. met het bewonerscomité van de Schepenbuurt.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
I	Graag wil ik reageren naar aanleiding van de heldere presentatie, die ik van [inspreker 110],heb ontvangen. Volmondig spreek ik mij uit voor Variant 1, in welke opzet auto's zo snel mogelijk de stad uitgaan. Lijkt mij een prima voorstel.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
J	Hierbij steun ik het voorstel "VARIANT 1" om de verkeersdrukte in Utrecht West te verminderen en in betere banen te leiden.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.

K	Ik woon nu 15 jaar in Oog in Al en sinds die tijd heb ik het verkeer drastisch zien toenemen. Graag zou ik zien dat het verkeer dat niet Oog in Al als bestemming heeft afneemt. diverse overleggen om auto's/vrachtwagens vrijwillig een andere route te laten kiezen zijn mislukt in de loop der jaren. Ik steun daarom [inspreker 110], in hun visie om verkeer zo snel mogelijk de snelweg te laten nemen. voor de leefbaarheid en luchtkwaliteit in onze woonwijk. en de verkeersveiligheid voor mijn kinderen die iedere dag van en naar school de alsmaar drukker wordende Lessinglaan te laten oversteken. Ik vraag u dan ook te luisteren naar de voorstellen van [inspreker 110],. zij zetten zich al jarenlang in voor constructief overleg met de gemeente en leefbaarheid in de wijk.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
L	Hierbij breng ik mijn stem uit voor variant A, het behoud van de huidige verkeersligging.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
M	Ik woon in Schepenbuurt en moet elke dag de wijk uit om op mijn werk in Amersfoort te komen. Dat is nu in de spits al een flinke uitdaging en met de nieuwe plannen wordt het alleen maar drukker. Graag wil ik laten weten dat ik het fijn zou vinden als er een betere aansluiting komt met de A2, wat de drukte hier op de weg zal verminderen.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
N	Bij deze wil ik mijn stem uitbrengen op Variant 1 aangaande de verkeerssituatie in Utrecht West. Mijns inziens lijkt me dat de beste oplossing.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.

O	Ik zou graag zien dat variant 1 gerealiseerd wordt. Ik woon in de Schepenbuurt en verwacht dat de andere opties mijn reistijd sterk zullen doen toenemen.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
P	Een goede voorstelling van zaken in het filmpje ronduitweg. Het is niet doenlijk om uit de Schepenbuurt weg te komen. Via oog en al staat het vast, via Leidsche Rijn zowel langs het WApark als de stadsbaan is het aansluiten in de rij, via Marnixlaan en Overvecht is het vol, via de gele brug een kronkel onder de brug en dan parallel aan de A2 ri Amsterdam is een brok asfalt, maar vol opstoppingen. Het wordt erger en erger Ik kies voor variant 1. https://m.youtube.com/#/channel/UC6Ru3bM4nFlNdQzktC03QKg?feature=em-share_video_user	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
Q	Gezien het feit dat de gemeente verder zal gaan met ontwikkelingen in oa de Cartesiusdriehoek kan ik niet anders dan **VARIANT 1** steunen. Al bij de eerste bekendmaking van de plannen tot het omtoveren van de Cartesiusweg tot een stadsboulevard had ik mijn bedenkingen en kon ik een glimlach niet onderdrukken. Het is een illusie te denken dat verkeer verdwijnt wanneer je dat maar hard genoeg wil. Hard moest ik dan ook lachen toen ik op de Kardinaal de Jongweg langs de omleidingsborden fietste (betreffende het mijden van de Weerdsingel). Uit pure nieuwsgierigheid langs de borden gaan fietsen, en jawel hoor die leiden rechtstreeks naar de stadsboulevard. Inmiddels weten de bewoners van Schepenbuurt maar al te goed wat dit tot gevolg heeft gehad, vanaf de middag begint hier de avondspits en kun je via de Cartesiusweg de wijk nauwelijks nog uit	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.

	komen. Maar de wethouder blijft volhouden dat het verkeer afneemt. (want als ze dat maar hard genoeg wil zal het wel gebeuren) Ze slaat zich graag op de borst over alle goede fiets faciliteiten in de stad, alleen jammer dat de fietser nog al eens op de tweede plaats komt. Zo krijgen automobilisten in het stationsgebied bij elke verandering in ieder geval mooi strak asfalt om over te rijden, terwijl fietsers al vanaf het begin over roodgeschilderde stukken stoep moeten rijden. Nu snap ik dat dit niet direct op West slaat maar het is wel illustrerend hoe er in Utrecht in het algemeen met fietsers word omgegaan. Want ook in West zijn er nogal wat plekken te bedenken waar de fietser op de tweede plaats komt. Dat helpt mensen niet uit de auto. Om het nog erger te maken is het OV "zo goed" dat het voor mij geen, zelfs nooit meer een alternatief is voor de fiets of de auto. Het is zo duur en met het wegvallen van lijn 14 is Schepenbuurt niet leuk meer te bereiken met het OV. Als ik weet dat ik 's avonds laat terug moet dan wil ik niet nog helemaal vanaf Majellapark moeten lopen, hetzelfde geldt wanneer ik weet dat ik zware tassen moet dragen. Halte Vredenburg Leidserijn is minder ver lopen maar daar is geen voetpad en dat loopt in het donker niet echt prettig. Oplossing: ik ga met de auto naar Overvecht waar het parkeren gratis is, of parkeer in een van de garages, voor de prijs van de bus kun je bijna 1,5 uur parkeren. En 's avonds laat terug? Ik fiets niet graag in mijn eentje 's avonds laat langs de kop van de straatweg/ vleutenseweg en aangezien ik die twee moeilijk kan mijden om thuis te komen neem ik of de auto of laat ik me door iemand thuisbrengen. Ik weet dat een aantal opmerkingen niet direct slaan op West, maar ze zijn meer bedoeld ter onderbouwing van mijn keuze. In de stad kies ik meestal voor de fiets, maar er zijn momenten dat ik toch echt voor de auto kies en die momenten zullen niet afnemen door de maatregelen die de wethouder nu gepland heeft. En wat voor mij geld geldt voor meer mensen, er zijn er genoeg die voor geen geld uit hun auto	

	te krijgen zijn. En in de loop der jaren is de verkeersdruk in de stad alleen maar toegenomen. Dus ik heb het idee dat je beter realistisch kunt zijn en de auto's die komen zo snel mogelijk de stad in en uit kunt leiden, dan leven in een sprookjeswereld waarin de auto's verdwijnen wanneer je de doorstroming maar klein genoeg maakt dat het altijd vaststaat. Verkeer is als een waterstroom, als je hier een dam bouwt stroomt het elders, net zo lang tot het nergens meer heen kan stromen en dan stuwmeer vormt. Maar dan is wel alle leefbaarheid uit de stad	
R	Via deze weg wil ik u mededelen dat na het zien van het filmpje van het [inspreker 110],, ik stem voor Variant A, schrappen van de ontwikkeling in het Cartesiusgebied, 2e Daalsedijk en de verkrapping van het wegdek op het Westplein en alles laten bij het oude. Ook zie ik liever geen versmalling van de Cartesiusweg. Ik ben woon achtend in de Schepenbuurt.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
S	Via deze weg wil ik mijn stem uitbrengen op variant A . Ik ben woonachtig in de Schepenbuurt.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
T	Via deze weg wil ik mijn stem uitbrengen op variant A . Ik ben woonachtig in de Schepenbuurt.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.
U	Variant 1: stadsboulevard asap en extra spaak de stad uit. Toelichting: In 2007 komen we in de schepenbuurt wonen. Zittende bewoners informeren ons over handtekeningenactie voor een verkeerslicht en flitspalen bij de ingang van de buurt. In 2011 noemde Veilig Verkeer Nederland de oversteeksituatie voor de bewoners van de Schepenbuurt schrijnend.	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.

	In 2012 vond er een straatrace met dodelijke afloop plaats. Met kerst volgt een zware aanrijding bij de BP. Metingen aan luchtkwaliteit, de ALU, zijn ook ondermaats. Ook in 2013 ligt er herhaaldelijk glas (botsingen) bij de kruising Thomas a Kempisstraat- Cremerstraat. Vastgesteld is wederom dat Cartesiusweg een van de gevaarlijkste binnenstelijke wegen is. Veel gezinnen verhuizen. Metingen wijzen uit dat er te veel doorgaand lange afstand verkeer over de Cartesiusweg gaat. Een stadsboulevard wordt beloofd. Zie UAB. In 2014 wordt de controle op hardrijden weer eens opgevoerd (politie). Er komen meer auto's lijkt t. Herhaling van gevaarlijke situaties en veel door rood rijden. 2015: sligro komt en daarmee ook vrachtverkeer. Wij willen nog altijd een schonere leefomgeving. Onze kinderen moeten ook veilig naar de scholen in Oog in Al kunnen fietsen. En zonder vieze stank uit de file richting 24 oktoberplein. Wij willen ademen. Oplossing: Verkeer op de binnenring met bestemming ring, moet daadwerkelijk zo snel mogelijk op die ring komen en niet, zoals nu, veel te lang de boel verstoppen door onze woonwijken. Er valt hier nog een wereld te winnen aan veiligheid, schonere leefomgeving en het binden van gezinnen aan de stad.	

V	Beste mensen van [inspreker 110], Fijn dat jullie dit ook weer oppakken en proberen de leefbaarheid in Utrecht-west en dan met name op de PHL goed te houden. Wij, als bewoners van de Lessinglaan, kiezen voor variant 1!	Dank voor uw inspraak. Voor beantwoording wordt naar antwoord bij 110 verwezen.

111	Positief vind ik de gecombineerde benadering van verkeer en ruimtelijke ontwikkeling. Daarbinnen is de verschuiving van verkeer naar buiten en tussen de vervoerwijzen een goede actie om de stad leefbaarder en aantrekkelijker te maken. Wat me verbaast is de relatief beperkte visie op het openbaar vervoer: er wordt veel verwacht van railvervoer dat buiten de invloed van de gemeente ligt. Het aantrekkelijker maken van de stads- en streekbus krijgt nauwelijks aandacht. Hierdoor neemt het aandeel van OV-reizen op het totaal niet toe (blz 89), terwijl dit in het ambitie document uit 2012 (op blz 65) wel de bedoeling was. De algemene figuur op blz 9 suggereert dat de bus erg duur is voor de overheid. Kosten voor parkeren en stallen wegen in de stad echter zwaarder dan in het algemeen. De praktijk van grote steden met drukke lijnen leert dat er een redelijke kostendekkingsgraad bij de bus met een minimaal ruimtebeslag (blz 8) mogelijk is. De aantrekkelijkheid van het lokale en regionale busnet is te verbeteren door meer aandacht voor verkorting van reistijden. Dit hoeft niet met hogere frequenties. Kortere rijtijden verlagen de kosten en verhogen de aantrekkelijkheid. Vermindering van de hinder door het overige verkeer dat de bussen ondervinden, bediening van haltes waar veel reizigers heen willen (Vredenburg, station-centrumzijde), een betere ontsluiting van het autoluwe centrum (lijn 2 in twee richtingen door de binnenstad rijden tussen de stations Centraal en Vaartsche Rijn; stadslijnen via de Catharijnesingel rijden om het centrum aan de rand te ontsluiten) en betere overstapmogelijkheden tussen elkaar kruisende lijnen zijn belangrijke instrumenten die meer ingezet kunnen worden.	De gemeente Utrecht deelt het grote belang dat wordt gehecht aan goed functionerend OV. De visie op het gebied van openbaar vervoer in de regio Utrecht is concreter uitgewerkt in het OV-Streefbeeld 2020, vastgesteld door Bestuur Regio Utrecht en overgenomen door Provincie Utrecht. Samen met de regiogemeenten, Provincie Utrecht en vervoerder U-OV werken we aan de realisatie van dit streefbeeld. We herkennen dat de betaalbaarheid van het OV toeneemt wanneer het mogelijk is om kortere rijtijden te bieden. Om een goede doorstroming voor het OV te waarborgen zal de gemeente per uitwerkingsproject aan de voorkant (aan het begin van het project) afspraken maken met partijen als Provincie en busvervoerder over de beoogde kwaliteit van het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er binnen de gemeente Utrecht verschillende grote projecten waarmee de doorstroming van het OV wordt verbeterd, zoals de aanleg van busbanen richting Leidsche Rijn en nieuwe infrastructuur in het stationsgebied. De gemeente onderschrijft uw suggestie om goede overstapmogelijkheden te bieden zodat reizigers de binnenstad kunnen bereiken. De OV ontsluiting van de binnenstad verloopt enerzijds via de binnenstadsas (Vredenburg - Lange Viestraat - Nobelstraat). De historische straten van de binnenstad waar lijn 2 rijdt lenen zich minder voor een intensieve buslijn, dat zelfde geldt voor de Catharijnesingel. Hier ligt de prioriteit bij de menselijke maat der dingen, prettig verblijven voor bezoekers en bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers. Aan de zuidkant van de binnenstad biedt Station Vaartsche Rijn een belangrijke OV verbinding.

112	De ontwikkelingen rondom de Westzijde van het stationsgebied cq het Westplein eo vormen aanleiding voor grote zorgen en veel vragen. Met het plan 'Toekomstvisie Utrecht Centrum: a Healthy Urban Boost' wordt naast positieve uitgangspunten, afgezien van een tunnel onder het Westplein, o.i. nogal voorbarig. Het verkeersrapport 'Utrecht aantrekkelijke en bereikbaar' ('Slimme routes') - dat min of meer ter onderbouwing van deze visie dient - geeft vele vergezichten op een verre toekomst, maar is weinig concreet uitgewerkt en mist daarmee de nodige overtuigingskracht dat gestelde ideeën haalbaar zijn. De tijdspanne is zo groot dat we al twee of drie college formaties (verkiezingen) verder zullen zijn om te weten wat mogelijk het resultaat is. We zouden een concrete uitwerking en te nemen besluiten, met daaraan gekoppelde maatregelen, zo snel mogelijk willen zien om de huidige chaos en onveilige verkeerssituatie rondom en op het Westplein te verbeteren. Het rapport bevat bovendien nogal wat tegenstrijdigheden, juist op punten waar het erop aankomt. In reactie op 'Slimme routes' hierbij onze toelichting op die bezorgdheid en vragen. De grootste zorgen * de 10 keuzes cq streefdoelen op pagina 10 zijn mooi, maar weinig concreet; de 10e zegt: 'ruimtelijke ontwikkelingen volgen de capaciteit van de infrastructuur'; dat is op het Westplein eo niet het geval, want veel infrastructuur en (auto) verkeer is daar juist noodzakelijk vanwege wat er al staat en bereikbaar moet blijven, nl: de binnen-stad en de parkeergarages voor auto's (en fiets) rondom het stationsgebied; al die keuzes zijn gemaakt! Het gaat er in de toekomst veel meer om hoeveel (auto) bereikbaarheid we willen (toestaan) en welke keuzes voor de infrastructuur en de diverse verkeersmodaliteiten we gaan maken; de autobereikbaarheid concretiseren als 'een streven van maximaal 15.000 auto's per dag over het Westplein' is niet in overeenstemming met streefdoel 3 en 4 waarbij meer waarbij ruimte wordt gegeven aan voetgangers en fietsers en is dus echt veel teveel.	In de kadernota wordt vooral ingegaan op het stedelijk verkeer. In de Structuurvisie Stationsgebied en vooruitlopend daarop in de inspiratiedocumenten wordt de omgeving van Lombok nader uitgewerkt (Westplein, Graadt van Roggenweg) en in het Masterplan Jaarbeurs eveneens (relatie Jaarbeurs en Lombok). De consultatie en participatie hierover vindt na de zomer van 2016 plaats. Het gaat o.a. om aantrekkelijke plinten, de bevaarbare Leidserijn en ook over P&R-gebruik door Jaarbeursbezoekers bij drukke beurzen. Er wordt in het kader van het regionale programma Beter Benutten samengewerkt met bedrijven in Utrecht Centrum om te proberen meer bewust van de auto gebruik te maken en alternatieve vervoerwijze aan hun werknemers aan te bieden, cq. op flexibele tijden te werken. Slim bestemmen betekent dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen alleen tot stand kunnen komen als de daarmee gepaard gaande extra mobiliteit over de wegen en fiets- en voetpaden kunnen worden afgewikkeld. Dat betekent dat ontwikkelaars slim met de mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikers om moeten gaan. Het gemeentebestuur heeft gevraagd de haalbaarheid van 15.000 mvt/etm. op het Westplein te onderzoeken. Bij deze aantallen kan een goede oversteekbaarheid worden gerealiseerd. In de Structuurvisie en het inspriratiedocument zal worden onderzocht of 15.000 mvt/etm. over het Westplein haalbaar is. In de toekomstvisie Healthy Urban Boast is aangegeven dat het bestuur ernaar streeft het centrum bij het Merwedekanaal te laten beginnen (poort van het centrum; Sowetobrug). De A-zone begint daar, dus inclusief Graadt van Roggenweg en Westplein. Automobilisten met bestemming centrum worden gestimuleerd bij deze 'poort' te parkeren op het terrein van de Jaarbeurs aan de Overste den Oudenlaan.

	Op elke andere plek in de stad willen we juist van dergelijke aantallen af; dit dan toch autoluw blijven noemen lijkt op camouflage van de werkelijke situatie. Bordjes met 30 km, begrippen als 'healthy urban boost en ‘stadsboulevard’ kunnen dat niet veranderen. Binnenstadskwaliteit, verblijfskwaliteit en autoluw vraagt om andere ruimtelijke keuzes en om veel minder autobewegingen, zeg van maximaal 5000 - 6000. * voor de terugkerende '15.000-prognoses' blijft het dubieus of die gehaald gaan worden. De in ‘Slimme routes’ gehanteerde berekeningswijzen zijn twijfelachtig en tegenstrijdig: de kwantitatieve onderbouwing in Hoofdstuk 7 van verkeersbewegingen is nogal speculatief en klopt op een aantal punten niet, met name niet waar gesteld wordt dat het aantal autobewegingen gaat afnemen. Dit is in tegenspraak met de constatering dat de verkeersbewegingen percentueel toenemen tot 2025, ook van het autogebruik; dan neemt het aantal autobewegingen dus absoluut toe en moet er heel wat gebeuren om die substantieel te verminderen, laat staan meer dan te halveren. Het meest dubieus en speculatief is de tabel op pagina 94, die suggereert dat het autoverkeer op het Westplein gaat afnemen tot precies die 15.000; dit wordt volstrekt onvoldoende onderbouwd * de drie gebruikte gebiedstypes A, B en C zijn interessant en lijken helder, helaas krijgt juist het Westplein eo een onduidelijke status: het stationsgebied is een A-gebied, maar het stukje Westplein / Daalsetunnel dan net weer niet? (zie tekening); de typering van een A-gebied - met prioriteit voor de voetganger - is heel aantrekkelijk, de vraag blijft hoe dit voor het Westplein eo waargemaakt kan worden. Een ander kenmerk van A-gebied is ruimtelijke Verdichting, betekent dit o.a. veelmeer (hoge) bebouwing? Op de Kop van Lombok levert dit veel minder verblijfskwaliteit en een veel minder prettige overgang cq aansluiting.	In het meerjarenprogramma Bereikbaarheid wordt voor de zomer van 2016 door het gemeentebestuur afgewogen welke middelen worden ingezet voor welke projecten. Niet alles kan in één keer worden uitgevoerd. Het betreft in totaal een grote investering en het kunnen starten met de uitvoering vergt daarom tijd. In de Structuurvisie (voorjaar 2017) zal duidelijkheid worden gegeven over de investeringen in de tijd in dit nieuwe centrumgebied.

	Het stationsgebied /Jaarbeursgebied en Lombok; ook in de Toekomstvisie is op het Westplein alvast hoogbouw getekend, waar tot nu toe laagbouw en enige bouw tot maximaal 6-hoog uitgangspunt is. Dit geeft ons de nodige ongerustheid met betrekking tot de ontwikkelingen in dit gebied en is in tegenstelling met uitgangspunten tot nu toe. * de kwaliteiten die voor een A-gebied worden benoemd op pagina 52 zijn nogal eenzijdig en wederom verre van concreet; welke meetbare kwaliteiten worden er nagestreefd op aspecten als geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, sfeer, groen, gezond, materiaalgebruik, ontmoeting, verblijfskwaliteit? Op onderstaande plankaartje (pag 92) is goed zien waarop en waarom het rondom het Westplein mis zal gaan en er met de huidige voorstellen geen bevredigende oplossingen geboden gaan worden; er dus - zoals gesteld -niet gevolgd wordt met ruimtelijke ontwikkelingen, maar het daar juist andersom is. Op het kaartje is ook duidelijk te zien dat het autoverkeer maar op één plek diep het centrum in mag en dat is precies via het Westplein! Dat het Westplein 'groen' gaat kleuren lijkt dan ook erg onwaarschijnlijk. [Bijlage afgebeeld in bijlagenboek] Op de pagina's 62-63-64 wordt andermaal duidelijk, dat het verhaal over A-gebieden - en zeker het Westplein e.o. - tegenstellingen en onheldere afwegingen kent, daar waar bijvoorbeeld tegelijkertijd wordt beweerd dat in zo'n gebied stedelijke verbindingswegen liggen maar er alleen bestemmingsverkeer het is voor ons verbijsterend dat bij de confrontatie huidig situatie het Westplein en omgeving niet stevig en met stip op de agenda wordt gezet om aan te gaan pakken en te verbeteren. De planning wordt zoals gezegd zelfs naar 2024 en verder doorgeschoven. Er komen al wel wat tijdelijke maatregelen op het Westplein eo - welke blijft onduidelijk - maar structurele maatregelen worden steeds uitgesteld, waar dat	

	helemaal niet nodig en al helemaal niet wenselijk is. Het gebied wordt momenteel steeds chaotischer, gevaarlijker en onaantrekkelijker. Het is ook ontluisterend dat we in West bovendien de afgelopen 4-5 jaar wel het volgende op ons bord kregen (steeds op basis van die vaak geruisloze deelbesluiten): een groot deel van het busstation kwam naar West, de tram gaat niet westelijk langs de NS-sporen naar Zuid, maar over Westplein / Smakkelaarsveld; de Van Sijpesteijnkade wordt gesloopt en vervangen door een niet echt overtuigend nieuwbouwplan; en er is nog steeds niets gerealiseerd van een bevaarbare Leidsche Rijn en uitwerking hiervan komt niet voor in het rapport, zelfs de geplande verbreding van de waterbak in de Van Sijpesteijntunnel is met de val van de bibliotheek+ weer geschrapt. Dit leidt ertoe dat wij - mede op grond van jarenlange ervaring- weinig vertrouwen in sluipende deelbesluiten ontwikkelen, waar juist een samenhangende visie noodzakelijk en wenselijk is; 'organische gebiedsontwikkeling' is een tijdelijke invulling die niet als permanent kan worden gezien. De prachtige zichtlijn tussen Stadsplateau en moskee gaat door de komst van het geplande WTC verloren, we hopen dat de zichtlijn Munt - Augustinuskerk het met de voorgenomen bouw op het Smakkelaarsveld wel redt. Gemiste kansen, omissies en vragen * plintbeheer in één regiem / organisatie wordt jammer genoeg niet genoemd als middel en harde randvoorwaarde om een reële kans te maken op meer kwaliteit in het hele gebied; * de bevaarbare Leidsche Rijn komt niet in het verhaal voor als een belangrijke stedenbouwkundige ambitie en (structuur) drager; die heeft geen vervoersfunctie (pag 44) waar andere wateren dat wel hebben; en telt de toeristische en recreatieve functie van het water in de stad telt niet mee als een serieuze kwaliteit en als interessant * pagina 43 formuleert een enorm pakket aan maatregelen, waarvan zowel de urgentie als de kosten en betaalbaarheid (dekking) ontbreken; en hoofdstukken vol	

	alternatieve en innovatieve vervoerswijzen zonder serieuze uitwerking van toepassingen, waarmee de vraag naar de haalbaarheid gesteld kan worden. * stevig kiezen voor P&R aan de randen van de stad zal echt nodig zijn, om het autoverkeer verder terug te dringen; is het geen reële optie om daarin actief de samenwerking te zoeken met private partijen? * een slimme, effectieve en eenvoudige manier van verkeersstromen sturen is het spreiden ervan in de tijd door gespreide werktijden; afspraken maken met werkgevers hierover lijkt ons belangrijk en ook kansrijk; want bij alle slimme sturingspogingen blijft staan dat de ruimtelijke capaciteit beperkt is en blijft - ook voor alternatieve routes - zodat waarschijnlijk teveel wordt verwacht van de 'slimme sturing'. Tot slot: Er is nog zo weinig concreet en er wordt zoveel doorgeschoven dat het voor ons niet acceptabel is om tot 2024 of langer te wachten, waarbij al vele tussentijdse en tijdelijke maatregelen cq. besluiten in de infrastructuur zullen leiden tot een ongewenste en onomkeerbare situatie.	

113	Hieronder zal ik in 't kort enkele (aandachts)punten, gedachten, indrukken over de nota uiteenzetten: 1. Verkeerskundig gezien is het een van de beste verkeersnota's die de laatste tijd in ons land is verschijnen. Het is breed in zijn aandacht voor alle verkeerssoorten en het legt terecht de sterke relatie met ruimtelijke ontwikkelingen. Deze integraliteit was ons al beloofd in Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) en is dus nu verder uitgewerkt. Ook dat die integraliteit op de ene plaats / wijk anders ingevuld moet worden dan op andere plaatsen. En dat de bestaande en nieuwe stations daarin een grote rol moeten gaan spelen. 2. Door de snelheden van wegvakken als leidraad / standaard te nemen en die stadsbreed flink omlaag te brengen (30 km / uur) ontstaat er een goede kans voor meer gelijkwaardige verhoudingen tussen de verkeersdeelnemers. Hulde voor deze benadering. De beoogde verhouding tussen verkeersfuncties en verblijfsfuncties van straten en wegen gaat daarmee gelukkig (!) in de richting van verblijven, wat goed is voor de verkeersveiligheid en voor de omgevingskwaliteit; en daarmee voor de subjectieve en objectieve (economische) waardering van gebieden en gebouwen. Verbetering van de openbare ruimte is goed voor alles en iedereen, zo blijkt uit pilots in binnen- en buitenland. Door de verkeersambitie, naast lokale ingrepen, nu voor de hele stad / gemeente te presenteren is bestuurlijk hard nodig, en politiek 'slim'. Dat dit ombouwen niet zonder slag of stoot i.c. met tegenwerking van Utrechters zal gaan, is evident. Door verkeersdoelen 'ondergeschikt' te maken en af te leiden van de kernvraag 'in wat voor stad /Utrecht willen wij wonen' de komende 10 jaar en daarna, moet deze omslag te winnen zijn. Of dit een 'systeemsprong' genoemd mag worden vind ik minder relevant. Het gaat er vooral wat er daadwerkelijk op straat, plein, kruispunt, etc. verbetert. 3. De relatie van deze nota met het vigerende parkeerbeleid (eerder aangenomen	Dank u voor uw ondersteunende reactie. Het tot stand brengen van de doelen uit het mobiliteitsplan zal op vele terreinen nog veel inspanning vragen. Waarbij in ieder project de juiste balans moet worden gevonden tussen onder andere verkeerskundige, ruimtelijke en leefbaarheidsaspecten. Daarbij wordt gaandeweg ook kennis ontwikkeld. Bij voorbeeld bij verkeersmanagement bouwen de kennis en techniek geleidelijk op. Dit doen we onder andere in overleg met andere wegebeheerders in Midden Nederland. Bij parkeren gaat het mobiliteitsplan niet over individuele garages of maatregelen maar stelt grote lijn vast, Dit geldt ook voor monitoring. Monitoring is inderdaad van grote waarde bij het verbeteren van het verkeersmodel. In ons verkeersmodel zullen ook steeds meer mogelijkheden ontwikkelen om ook andere vervoerswijzen te integreren. Ook dat vergt tijd. Voor al deze punten is er zeker nog ruimte voor verbetering en innovatie.

	Parkeernota) vind ik onderbelicht. Qua stedelijk management e.d. zijn het twee verschillende thema's, met terecht ieder een eigen beleidsnota. Maar het effect van de toename van het aantal garageplaatsen in de binnenstad blijft onvoldoende besproken. Die relatie is zeker wel, ook al is veruit het merendeel van die garageplaatsen niet in exploitatie bij de gemeente Utrecht. Moet de garage Kruisstraat niet worden opgeheven? Die ligt gewoon op de verkeerde plek, alhoewel ik me realiseer dat e.e.a. geld / inkomsten kost, net zo als jaren geleden het autovrijmaken van de Neude. Wie kan zich dat nu nog voorstellen, zo'n plein vol met blik? 4. De milieuzone binnenstad moet natuurlijk gewoon doorgezet worden, de binnenstad van Utrecht 'schreeuwt' om schone lucht, schone straten, schone pleinen, en een kleinschaliger wijze van laden / lossen etc. De elektrische, grotere cargobike lijkt me kansrijk hiervoor. Utrecht - Gezonde Stad, Healthy Urban Living zou de leidraad moeten zijn, dat is immers de 'A' in UAB. Als het aantrekkelijk is voor de eigen inwoners wordt het 'vanzelf' ook voor degene die zich hier vestigen. Het huidige gunstige imago verdient wel het verder vormgeven / waarmaken via de werkelijke identiteit; en dat laatste lees je af op de straat in de beleving en in de feiten die via wetenschappelijk verantwoord onderzoek over Utrecht's verkeer & vervoer worden gepubliceerd. 5. De nota is, in mijn ogen, te optimistisch in de toepassing van zgn. 'dynamisch verkeersmanagement'. De aanbieders van ICT-hulpmiddelen zijn sinds jaar en dag enthousiast over hun eigen spullen, logisch. Onze cultuur waardeert sterk de betekenis van technologie. Maar de ervaring ermee in de verkeerswereld (..) zit vooral in 'beheersen' en ' begeleiden' van autostromen, en in mindere mate met OV-systemen. Integrale dynamische stedelijk verkeersmanagement (IDSVM), wat deze nota beoogt en ook nodig (!) heeft, is nog amper te vinden. Dus de suggestie dat e.e.a. 'slim gerouteerd, slim geregeld en slim bestemd' kan gaan worden is eerder	

	een wens / ambitie dan een voorhanden instrument in handen van de gemeente (al dan niet in samenspraak met provincie en Rijk). DVM komt tot nu toe relatief goed uit de bus buiten bebouwd gebied, op provinciale wegen / kruispunten en op het autosnelwegennet (ASW). Daar zijn de voorhanden instrumenten ook ontwikkeld en toegepast. Voor een hele stad heb ik dat nog niet gezien, althans niet integraal. De nog te ontwikkelen (!) regelstrategie voor IDSVM vraagt daarom (!) een sterke regie vanuit het topmanagement (met in de hand meetbare kwaliteitscriteria direct gekoppeld aan de doelen van deze Nota) zodat de klassieke verkeersregeltechneuten en computerschermregelaars (met alle respect) de juiste dingen gaan doen. Een groene golf regelen op een autoroute is niet moeilijk, autoverkeer doseren in een krans van ingangen rondom een bepaald gebied (binnenstad, binnenring, (buiten)ring is een must om deze nota tot haar effect te laten komen. Dynamisch management van en tussen *alle* verkeerssoorten ten gunste van OV en fiets / lopen in het hele stedelijke netwerk van Utrecht is geen routine. Niet voor het huidige apparaat, niet voor de in te huren leveranciers. Ook al zijn de technische spullen voorhanden en leverbaar, de gemeente heeft een integrale regelstrategie nodig, en dat is meer dan snelheidsborden plaatsen. 6. Het verkeersmodel dat gebruikt is om prognoses te verkrijgen voor het stedelijk wegennet en voor de verschuivingen n de modal split (minder autoverkeer en meer OV, fietsen en lopen) is een zgn. statisch verkeersmodel, een daarmee qua karakter globaal c.q. relatief onnauwkeurig. Voor de beoogde omgevingskwaliteit en (her-)inrichting van het gehele wegennet echter is een dynamisch verkeersmodel nodig, en een die de specifieke kenmerken van het fietsen en lopen echt waarheidsgetrouw modelleert. Zo'n verkeersmodel voor heel Utrecht is nog niet voorhanden, de gemeente zou kunnen beginnen met een deel (b.v. een kwart van de stad) van het stedelijk wegennet te modelleren en zodoende de mogelijke / wenselijke	

	verkeersverschuivingen verder te becijferen; om het 'regelspel' in de vingers te krijgen. Dat zou een heuse primeur zijn. Er ligt vooralsnog een tegenstelling tussen het beoogde *dynamisch* verkeersmanagement en het tot nu toe ingezette *statisch* verkeersprognosemodel. Voor adequate gesprekken met belanghebbenden is een grotere, aanvullende nauwkeurigheid nodig op het materiaal dat niet in de nota is gepresenteerd. Voor de monitoring van het succes als gevolg van toepassing van deze nota lijkt me zo'n aanvullend / beter model ook nodig. 7. Utrecht is qua fietsen uitstekend op weg, mee geïllustreerd door de (wereld)primeurs; dat geeft spirit, goede fietsbeleving e.d., maar nog geen systeemsprong. Integraal V&V-beleid van Utrecht ligt op sommige punten achter bij de praktijk in andere Nederlandse (middelgrote) steden. Utrecht werkt nu hard de 'achterstand' weg en probeert dat tegelijkertijd om te zetten in een voorsprong. Mooi. Het wordt echt spannend of Utrecht in 2016 al het predicaat Fietsstad van Nederland verdient c.q. behaalt. Wanneer mag je jezelf wereldfietsstad noemen? Wat mij betreft gaat het er eerst om een *wereldse* fietsstad te worden, dus dat het werelds is om overal in Utrecht te fietsen, van 8-80 jaar. Vlot, veilig en comfortabel. 8. Verkeersmanagement vraag om urban management. Hoe runnen we Utrecht, wat doet de gemeente, wat doen de stakeholders, belangenorganisaties, wat doen de inwoners, wat doe ik als inwoner… Inderdaad: Utrecht maken we samen, maar hoe dan? En hoe weten we of het de goede kant opgaat met Utrecht in de periode 2015 - 2025? Wanneer is 'slim'? Ik adviseer om in de monitoring onderscheid te maken naar *output* en *outcome* i.c. naar *prestaties* respectievelijk *effecten*. Dat is een lastige. Dat vraagt meer dan een statisch verkeersmodel. Het lijkt me politiek en bestuurlijk van groot belang dat naast het bijhouden / bijsturen van de verkeersprestaties ook de effecten op het functioneren Utrechtse buurten, wijken, concentratiegebieden van bedrijven wetenschappelijke instellingen, etc. worden gemeten en gepubliceerd. Dus	

	de 'A' van UAB. En dat is geen sinecure. Verbreed het verkeersvraagstuk, uiteraard zonder de specifieke, benodigde verkeersingrepen e.d. te veronachtzamen. De systeemsprong zit, wat mij betreft, niet alleen in verkeer. Nogmaals, ik ben verrast door de integraliteit en moderne toonzetting van SRSRSB en probeer mee te denken, in de wetenschap dat mijn betoog de 'klus' niet eenvoudiger maakt. Ik wens alle betrokken, ambtelijk en bestuurlijk (+ politiek) veel wijsheid met de vervolgstappen van de nota.	

114	Als eerste: fijn dat het college inspraak geeft op dit zeer omvattende verkeersplan. Ik sta achter de intentie van dit verkeersplan. Wel is het moeilijk om de zaken eruit te filteren die mij raken als individuele bewoner. Zo staat nergens bij naam en toenaam een (langzaamverkeer)brug genoemd tussen de Balijebrug en de Nelson Mandelabrug, maar staan op twee plattegronden wel een verbinding (die verder niet op een fietsroute aansluit) ingetekend. Het mag duidelijk zijn dat omwonenden deze brug niet zien zitten. De geplande brug sluit niet aan op fietsroutes en daarnaast zal het ook leiden tot gevaarlijke situaties als een goed gebruikt speelplantsoen er naast ligt. Dit is al meerdere malen tijdens inspraakavonden over de Merwedezone medegedeeld. Ik vraag me dan ook af, waarom deze verbinding wel nog steeds op de plattegrond is ingetekend.	De ambitie van het fietsnetwerk is om iedere 500 meter een goede fietsroute te maken om de omrijafstanden zo klein mogelijk te houden. De meerwaarde van een extra route (met brug over het Merwedekanaal) via de Heycopstraat en Da Costakade is dat hiermee de extra ontsluiting ontstaat van de nieuwe woningen op het oude defensieterrein naar het toekomstige station Vaartsche Rijn en de zuidelijke binnenstad. De route is directer, rustiger en veiliger dan de bestaande route via de Balijelaan/Vondellaan. Daarnaast zal een brug een directe verbinding vormen tussen Parkhaven/Croeselaan en het recreatieve rondje Stadseiland. De exacte technische inpassing en aanlanding in het verlengde van de Heycopstraat moet nog worden uitgewerkt.

115	Op dit ogenblik wordt door de gemeente Utrecht gewerkt aan de totstandkoming van een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) met de titel "slimme routes, slim regelen, slim bestemmen". Voor de realisatie hiervan wordt een belangrijke rol toegedicht aan de NRU/N230. Deze gaat over grondgebied van de gemeente Stichtse Vecht en voor de aanliggende woongebieden kan dit aanzienlijke gevolgen hebben. Ons is bekend dat de gemeente Stichtse Vecht zich via daarvoor geldende inspraakprocedures tot de gemeente Utrecht zal wenden. Ook zal dit worden gedaan door diverse wijkcommissies/organen, waar inmiddels de opvatting is gevormd dat de gemeente Utrecht oplossingen zoekt voor zijn problemen ten laste van de buren in Stichtse Vecht Als we in ogenschouw nemen, dat de gemeente Stichtse Vecht serieuze plannen heeft voor nog een woonwijk aan de N230 en voorts dat de gemeente Utrecht aan de andere zijde van de A2 - tegenover enkele wijken van Maarssenbroek- plannen voor woningbouw heeft, dringt zich de vraag op of afstemming plaatsgevonden heeft/zal plaatsvinden over de gevolgen van elk plan voor het plan van de ander. De Provincie achten wij hierin partij als beheerder van de weg en op basis van haar kerntaken. [Inspreker], maakt zich ernstig zorgen dat er geen dan wel onvoldoende afstemming plaats vindt tussen de diverse overheden. In het belang van de huidige en toekomstige inwoners van beide gemeenten en andere belanghebbenden verzoekt [inspreker] u deze zorg weg te nemen.	De Nota SRSRSB is een gemeentelijke nota. Het project met de grootste impact voor de omgeving van Maarssen is uitgangspunt in deze nota en leidt een eigen participatie en samenwerkingstraject. Voor SRSRSB vinden ambtelijk gesprekken plaats.

116	"Utrecht kiest ervoor de woon- en leefomgeving van Utrechters te versterken en tegelijkertijd de economie van de stad duurzaam te ondersteunen. Hiermee zet de stad in op een gezonde groei van Utrecht naar 400.000 inwoners in de komende tien jaar. Deze en andere keuzes staan in het gemeentelijk verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen." Een gemeentelijke quote over het doel van SRSR. Het proces tot op heden Tot en met 3 januari 2016 kon op dit plan een zienswijze worden ingediend. Gezien het onderwerp en het belang voor de stad en ondernemers en ondernemingen in het bijzonder maken we hier graag gebruik van. De indieningsdatum is later dan 3 januari. Dit is met instemming van wethouder Van Hooijdonk en de Afdeling Realisatie Mobiliteit gedaan. Reden voor het later indienen vindt zijn oorzaak in de problemen die wij ondervinden om tot een goed onderbouwde zienswijze te kunnen komen. De daartoe noodzakelijke gegevens zijn (nog) niet beschikbaar gesteld. Onze vragen zijn bij de afdeling verkeer en de wethouder bekend en wij zijn blij dat men inmiddels heeft toegezegd een poging te willen doen om antwoorden te verschaffen. Wij vragen u om alle besluitvorming over dit plan aan te houden totdat wij en alle andere belanghebbenden, in de gelegenheid zijn gesteld niet alleen kennis te nemen van de gewenste informatie, maar ook vervolgens de tijd gehad hebben om u van een aanvullende zienswijze te voorzien. Navolgend dan onze niet uitputtende zienswijze geformuleerd binnen de beperking van niet complete noodzakelijke geachte informatie. De aangehaalde punten zijn indicatief en van toepassing op meerdere onderdelen van het plan die omwille van tijd en leesbaarheid niet genoemd worden. Gebrekkige onderbouwing, toekomstige groei en gevolgschade SRSR moet de economie van de stad ondersteunen. Binnen het hele plan wordt niet helder gemaakt hoe hieraan bijgedragen wordt. Er wordt geen analyse gedaan wat	Het mobiliteitsplan is zoals in presentaties en gesprekken uiteengezet op een globale manier doorgerekend waarbij rekening gehouden is met een doorgroei tot 400.000 inwoners. Deze groei wordt volgende de huidige prognoses rond 2030 bereikt. Arbeidsplaatsen zijn in de berekeningen meegegroeid in hetzelfde tempo. De keuzes die in de nota worden gemaakt gaan over de kwaliteit van de stad. In het gebruikte model zijn daarvoor kwantitatieve aannames gedaan. Voor de berekeningen is het vigerende verkeersmodel van de gemeente Utrecht als basis gebruikt dat regionaal is opgesteld en aansluit bij de uitganspunten die landelijk en regionaal worden gehanteerd. Voor zover een sprake is van een groei de automobiliteit vindt deze vooral buiten de ring plaats. Bij de kwantitatieve onderbouwing is gewerkt met de zogenaamde Rekentool. Dit is een instrument gebaseerd op het VRU 3.1 U, maar samen met RWS en provincie geoptimaliseerd met recente telcijfers. Daarna waarna heeft de gemeente speciaal voor het mobiliteitsplan in de rekentool aanvullende optimalisaties heeft ingebracht voor het fiets- en OV-systeem. De rekentool is in zijn huidige vorm geschikt voor het schaalniveau van de stad, waar het mobiliteitsplan zich op richt.. In de nadere uitwerking zullen ook andere rekeninstrumenten worden ingezet zoals een dynamisch verkeersmodel en een (geactualiseerd) verkeersmodel. Deze geven goede uitspraken op een meer gedetailleerd schaalniveau zoals kruispunten. Ook het dynamische verkeersmodel is ontwikkeld samen met RWS. De rekentool voldoet voor de gemeente om op beleidsniveau beslissingen te nemen: de rekentool geeft inzicht in de verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De uitkomsten zijn niet geschikt voor uitspraken per weg of straat. Desondanks hebben we deze wel gepresenteerd; dit is dus slechts een indicatie.

	de economie zou doen met, zonder, of andere maatregelen zoals genoemd in het plan. Omdat deze claim niet onderbouwd wordt is zij niet op realiteit te beoordelen, sterker nog, de economie zou er door geschaad kunnen in het gebruik van auto's op het Westplein (15.000 per etmaal) t.o.v. vandaag heeft potentieel een enorme impact op de economische waarde van het te ontwikkelen gebied, maar ook op de bereikbaarheid van de parkeergarages bij Hoog Catharijne, Tivoli en Binnenstad. Wie gaat de rekening betalen als optimale bezetting niet meer mogelijk is door beperkende maatregelen? Reistijden en comfort Vele bewoners, bezoekers en werkenden zullen hun mobiliteit anders moeten invullen. De praktische gevolgen hiervan op bijvoorbeeld comfort en reistijd worden nergens weergegeven. Een punt waar nergens in het plan op welke wijze dan ook inzicht over wordt verschaft. En dat terwijl dit bij een College-streven van "Aantrekkelijk en Bereikbaar" juist een essentieel punt is. Het doel is van het plan is "ruim baan voor de voetganger, nieuwe routes met korte reistijden voor de fietser, een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer, minder doorgaand autoverkeer door de stad en slimmere logistiek in de stad". Maar wat heb je aan ruim baan voor voetgangers als je eindeloos moet wandelen, als je met fietsen veel langer onderweg bent, de kwaliteitssprong van het OV niet helder wordt gemaakt en slimmere logistiek een positief streven is maar per saldo een verslechtering ten opzichte van vandaag zou kunnen betekenen? Zonder concreet te maken wat die "verbeteringen" en "bereikbaarheid" daadwerkelijk betekenen voor bewoners, werkenden en bezoekers voor reistijden en comfort houdt je de mensen voor het lapje. Want een toename in reistijd en een afname van comfort zijn vanuit het overgrote deel van de mensen geen verbetering maar een verslechtering.	Bij het maken van concrete inrichtingsplannen moet nader onderzoek worden verricht en moeten maatregelen worden voorgesteld om eventuele negatieve effecten te voorkomen en gewenst gedrag te stimuleren. In de voorjaarnota worden jaarlijks de financiële kader voor de projecten vastgelegd. Voor het project Tweede fase stationsgebied wordt een Economische Effectrapportage uitgevoerd. Door het aanbieden van alternatieven voor de auto zullen ook bestaande automobilisten overstappen naar een alternatief. Dit biedt ruimte om de groei op te vangen. Afspraken over realisatie en financiën vinden plaatsen tijdens de vaststelling van de voorjaarnota. In de uitvoering van projecten is wel degelijk sprake van afhankelijkheid van bepaalde projecten en deze is ook in beeld gebracht.. De reductie van autoverkeer op de Kardinaal de Jongweg is bijvoorbeeld van de NRU en de hoeveelheid verkeer op de Waterlinieweg is afhankelijk van de doorstroming en capaciteit op de A27. Zoals hierboven vermeld dienen bij elk uitwerkingsproject de mogelijkheden en gevolgen opnieuw en gedetailleerder beeld worden gebracht, ook modelmatig. **Distributie** Utrecht besteedt, in beleid en qua projecten, meer dan vrijwel elke stad in Nederland aandacht aan goederenvervoer. In de nota is een netwerk voor goederenvervoer opgenomen, dat onder meer het centrum met de snelweg verbindt. Op dit kwaliteitsnet krijgt (de doorstroming van) het vrachtverkeer extra aandacht. Dit betekent dat bij verdere invulling van projecten op dit netwerk voldoende doorstroming voor vrachtverkeer één van de voorwaarden is. Ook werken wij met het bedrijfsleven aan efficiënter goederenvervoer, door bijvoorbeeld op andere momenten of beter gebundeld te werken. Wij doen dit graag ook met inspreker.

	Gemaakte keuzes, verhullend & ontbrekende inzicht, toetsing en koppeling van het model Het plan maakt een keuze voor een oplossingsrichting zonder alternatieven te onderzoeken, inzicht te geven in getalsmatige onderbouwing van de prognoses anders dan met indexeringen die bandbreedtes hebben van in veel gevallen 50%. Tot nu toe was men niet bereid inzicht te verschaffen in aantallen per 2015 en 2025 op stad, buurt en straatniveau. Dat terwijl een bandbreedte van 50% in de praktijk het verschil uitmaakt tussen doorstroming per vandaag en een mobiliteitsinfarct per 2025. Verstopt in het plan zit dus het risico op het volstrekt onbereikbaar worden van Utrecht, delen daarvan, vooral tijdens de spits, zonder dat hierop welke wijze dan ook aandacht aan wordt besteed. Er wordt geen inzicht verschaft over de koppeling van de landelijke en regionale vervoersontwikkelingscijfers, het model en de impact van het plan daarop. Wel belangrijk als ongeveer 50% van de mobiliteit betrekking heeft op interactie met die regio. Dit roept de vraag op of de prognoses een gekoesterde irreële politieke wens zijn i.p.v. een haalbaar plan en verantwoorde beleidsvoering? Pijnpunten, een voorbeeld Dan zijn er volop specifieke zorgpunten waar wij graag enkele van noemen. Bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de wijk Oost, Rijnsweerd en Sciencepark in het bijzonder. Per vandaag is de bereikbaarheid hiervan al een enorm issue. De verwachte groei is de komende jaren enorm. Een ontwikkeling die vanuit het College als zeer positief gezien wordt en waar mogelijk zal worden versterkt. Om die groei mogelijk te maken is goede mobiliteit een randvoorwaarde maar ook een grote praktische uitdaging. De afhankelijkheid van anderen als het Rijk, provincie en spoorwegen is daarbij groot. Onderzoek hiernaar en de impact daarvan dienen eerst afgerond te worden en in SRSR verwerkt te worden.	

	De maximaal verwachte groei is per vandaag van 70.000 tot 225.000 in 2030, meer dan een verdrievoudiging. Stel dat die maximale groei zich in de praktijk werkelijk voor doet dan praat je over grote getallen. Per 2025 kan dat mogelijk een verdubbeling betekenen. Dit maakt helder dat de praktisch realiseerbare groei samenhangt met de mate waarin de mobiliteit de groeivraag kan faciliteren. In SRSR wordt hier geen aandacht aan besteed, of melding van gemaakt. Getalsmatig is er enige informatie in de vorm van auto-indexering maar die sluit niet aan op voorgaande. Groei zal bijna volledig met OV en fiets moeten worden gefaciliteerd want het autogebruik zou in die periode volgens SRSR moeten afnemen. Hoe dat kan is ons een raadsel. Praktisch betekent dit op gebiedsniveau eerst de volledige mobiliteit en mogelijke maatregelen doorrekenen en deze af te stemmen met de regio en het Rijk en provincie, vergezeld van een risico-inventarisatie met mitigerende maatregelen. Hier ligt wat ons betreft de oplossing. Financiën Er zal een financieel kostenplaatje gemaakt moeten worden als onderdeel om tot een verantwoord en reëel plan te komen. Want in algemene zin schiet het plan qua financiën hierin volstrekt tekort. De afdeling Milieu en Mobiliteit, Realisatie Mobiliteit, stelt 22 december dat er geen budget is voor het plan en dat tekorten niet bekend zijn. Wethouder Van Hooijdonk vertelt in eerdere contacten ook niet te weten wat de kosten zijn, maar wel dat er een tekort van 100 miljoen is. Is het reëel te kiezen voor een plan dat een volstrekt open financieel einde heeft? Fietsmobiliteit In de contacten om inzicht en begrip te krijgen van SRSR valt op dat het onderwerp fietsvervoer in algemeenheden blijft hangen. Er zijn geen cijfers en prognoses op	

	wijk en buurtniveau of de hoofdfietsroutes. Bijzonder als je bedenkt dat het een van de belangrijkste pijlers is onder het plan. Want om bij het Sciencepark te blijven vragen wij ons af hoe je kunt stellen dat fietsen een van oplossingen is als niet bekend is hoeveel mensen daar gebruik van moeten gaan maken om de totale mobiliteitsbehoefte ingevuld te krijgen. Prettig fietsen van het CS naar het Sciencepark is vandaag al niet vanzelfsprekend, hoe gaat dat geregeld worden bij meer dan een verdubbeling van de fietsmobiliteit? Er wordt niets over gezegd. Gaan er straks twee keer zoveel fietsers door de Burgemeester Reigerstraat/Nachtegaalstraat en door het Herculesplein? Er wordt niets over gezegd anders dat dat het projecten zijn en bij navraag wordt gesteld dat men nog geen idee heeft over hoe, laat staan wat een oplossing zou moeten kosten in geld, maar bijvoorbeeld ook qua impact op andere vervoerswijzen als auto en OV. Immers beperking van de een brengt extra groei voor de andere vervoerswijze. Dat laatste brengt een punt naar voren wat een zwakte in het hele plan is. Er is een focus op beperken van automobiliteit. Gevolg hiervan is dat de alternatieven van fiets en OV extra moeten groeien. Hoe dat moet en of dat feitelijk ook realiseerbaar is daar wordt weinig over gezegd. Zoals het voorbeeld Sciencepark aangeeft kan dat lokaal een enorme uitdaging zijn. Met andere woorden je kunt je niet beperken tot stadsbrede gemiddelden. Je zult in de praktijk in deelgebieden de totale mobiliteit in ogenschouw moeten nemen om zeker te stellen dat het knijpen van de ene vorm opgevangen kan worden door de andere mobiliteitsvorm. Consequentie beperking automobiliteit Door de focus op beperking van autovervoer ligt er een enorm risico voor stadsdistributie. Zeer belangrijk in een tijd waarin dit steeds belangrijker wordt door de groeiende wens van velen om via internet te kopen om het vervolgens thuisbezorgt te krijgen. Het is goed dat het plan dit beter wil regelen, maar er is twijfel of dit opweegt tegen de algemene beperkingen. Er is onvoldoende inzicht in SRSR of de toekomstige capaciteit aansluit op behoefte van de stadsdistributie om	

	de gewenste economische en bewonersgroei op te vangen. Stadsboulevards Stadsboulevards zijn een belangrijk onderdeel van SRSR. Een aanpak waar nog weinig ervaring mee schijnt te zijn. Één stadsboulevard zal het concept niet bewijzen omdat er nog alternatieve routes in de omgeving zijn die verschuivingen kunnen opvangen. En heel belangrijk hoe overtuig je mensen andere vervoerswijzen te kiezen? Neem bijvoorbeeld de Kardinaal de Jongweg. Daar gaat men maatregelen nemen dat t.o.v. 2015 er 50% afname gaat plaats vinden van de verkeersdrukte. Die afname in verkeersdrukte wordt mogelijk doordat mensen andere routes zouden kiezen. Wat die alternatieven concreet zijn wordt niet verteld anders dan algemene uitspraken dat sluipverkeer onmogelijk wordt gemaakt. Motivatie, veranderingsbereidheid en langere reistijden Ook wordt niets gezegd over de motivatie om te veranderen. De enige motivatie om dat te doen die logisch lijkt zijn kosten en verslechtering van reistijd. Betekent dat laatste dat het autoverkeer substantieel langere reistijd tegemoet kan zien? Zo ja, dan is het belangrijk hier inzicht over te verschaffen want dat betekent voor 40% van de stadsmobiliteit dat hun vervoerswijze verslechtert. Twijfel cijfermatige juistheid Wat onduidelijk is hoe het kan dat het autoverkeer in 10 jaar stadsbreed kan groeien terwijl het merendeel van de deelinzichten op belangrijke ontsluitingswegen van de stad forse afnames laten zien in de indexeringen genoemd in SRSR. Rekenkundig zou dat niet moeten kunnen. De vraag is dan ook of de informatie wel compleet is, of dat er sprake is van modelmatige fouten? Het lijkt van wezenlijk belang hier vooraf duidelijkheid over te krijgen. Afhankelijkheid van Rijk, Provincie en omliggende gemeenten Los van de zaken binnen de gemeente Utrecht zelf ligt er een belangrijke afhankelijkheid qua timing en financiën richting het Rijk, Provincie en omliggende	

	gemeenten. Denk hierbij aan de NRU, A27 en A28 problematiek. In de contacten wordt hier steeds heel luchtig over gedaan. Wij missen daar een gevoel van urgentie. De uitdaging die voor ons ligt is groot. Onderschatting is de beste garantie om tijdslijnen en beoogd resultaat te verslechteren, of zelfs teniet te doen. Immers als het project NRU hapert, hapert alles wat daarvan afhankelijk is en dat is nogal wat als wij het juist begrepen hebben. Conclusies Voorgaande zijn een niet uitputtend aantal punten over vragen en twijfels over SRSR. Wij vinden uitgangspunten als Sneller, Slim, Leefbaar, Duurzaam etc. een goede zaak en zijn daar blij mee. Echter, de vertaling van deze brede begrippen is zorgelijk. Utrecht heeft door zijn ruimtelijke inrichting een enorme uitdaging. Een buitengewoon urgent probleem dat zeer veel inspanning en geld zal kosten om op te lossen en beheersbaar te houden. Die urgentie komt niet uit SRSR naar voren en lijkt getalsmatig te worden onderschat. Opvallend is dat “Utrecht maken we samen” in de contacten over SRSR vanuit geïnteresseerden en belanghebbenden niet herkend wordt. Mensen en partijen zijn bezorgd en gemotiveerd om mee te denken. Het zou mooi zijn als daar meer ruimte voor gecreëerd wordt en dat informatie in meer detail gedeeld wordt zodat men ook de middelen heeft om echt mee te denken. Grote uitdagingen vragen draagvlak en SRSR schiet hierin in onze beleving tekort. In het plannen maken, maar straks ook bij de uitvoering. Als een belangrijk succespunt gedragsverandering is, dan moet je daar serieus aandacht aan besteden in de vorm van begeleidende communicatie. Onze indruk is dat daar te weinig aandacht voor is. Wensen Als eerder gesteld hadden wij graag in meer detail en beter onderbouwd onze zienswijze aan u vormgegeven. Helaas onmogelijk door ontbrekende informatie. Roeiend met de riemen die we hebben vatten we voorgaande in een aantal wensen	

	tot verandering van SRSR samen: · Reken het model rond op totalen van mobiliteit zijnde auto, OV en fiets en doe dat niet alleen stadsbreed, maar met name ook op hotspots als het Centrum, Sciencepark, NRU, etc. · Geef behoorlijk getalsmatig inzicht per 2015 en 2025 i.p.v. indexeringen, bandbreedtes van 50% zijn niet reëel en breng dat richting wijk, buurt en straatniveau zodat lokaal beter inzicht wordt verkregen. · Geef de modelmatige koppeling weer van het Utrecht model met het regionale en landelijke vervoersmodel en check dat op consistentie. Dat moet getalsmatig aansluiten. · Maak een risicoanalyse op kritische onderdelen van het plan in combinatie met mitigerende maatregelen en kijk naar afhankelijkheden in tijd / geld richting derden en andere onderdelen binnen SRSR. · Voeg eerst een stevige financiële paragraaf toe. Check per project de economische impact met lokale ondernemers en hun verenigingen zoals ondergetekende. · Besteed meer aandacht aan de behoefte van stadsdistributie van goederen, maar ook aan die van de logistiek van bedrijventerreinen die ook doorgroeien. · Houdt rekening met verdere groei na 2025 op de hotspot locaties (2e fase stationsgebied, Centrum, Sciencepark, Lage Weide etc.). · Geef communicatie en verkrijgen van draagvlak voor gedragsverandering een grotere plek binnen het plan. · Geef inzicht op reistijd ontwikkeling t.o.v. van 2015. Reistijden en comfort zijn essentieel in besluitvorming tot wonen, ondernemen, etc., maar vooral in de keuze van mobiliteitsvorm. Zij hebben een enorme impact op de beleving van “Aantrekkelijk en Bereikbaar” en bepalen daarmee het succes van SRSR. · Besluit tot een jaarlijkse update van het model om voortgang en bijsturen mogelijk te maken.	

	Graag sluiten wij af met de opmerking dat we SRSR, samen met u, tot een succes willen helpen brengen. Voorgaande wensen zijn voor een succes een essentieel onderdeel. We zijn benieuwd naar uw reactie op de ingebrachte punten en zijn altijd bereid daar toelichting op te geven.	

117	Graag maken wij van de geboden gelegenheid gebruik om onze reactie te geven op het concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht 2015 – 2025. Onze reactie richt zich op het centrumgebied. De vraagstellingen in de zienswijze van [inspreker 116] dezer onderschrijven wij en zullen wij derhalve niet herhalen. Deze maken deel uit van onze reactie. In onderhavige zienswijze besteden wij aandacht aan: 1. Procesverloop. 2. Juridische status van het Verkeers- en vervoersplan. 3. Algemene uitgangspunten van het verkeers- en vervoersplan. 4. Economische betekenis van het verkeers- en vervoersplan voor het centrum. 5. Conclusies. Graag ontvangen wij van u een schema van de voorgenomen behandeling van het concept Verkeers- en vervoersplan door uw college en de gemeenteraad (proces en doorlooptijd). 1. Procesverloop Op 28 mei 2013 heeft een Rondetafelgesprek plaatsgevonden in aanwezigheid van toenmalig wethouder F. Lintmeijer over 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Het Rondetafelgesprek had als doel: · Bestuurlijk de stand van zaken doorgeven. · Te informeren over eerste aanzet vervolg (Uitvoeringsagenda) · In dialoog te gaan over tips en tops van de aanpak. Het verslag van 6 juni 2013 laat zien dat er zeer veel suggesties zijn gedaan: 29 projecten zijn benoemd en het aantal tips en tops bedraagt 53. Daarna is het 2 jaar stil geworden. Vóór de zomer van 2015 hebben wij in de context van de samenwerking [belanghebbende partij] contact gezocht met M & M met het verzoek ons mee te nemen in de voorbereiding van het plan. Van onze kant	1 procesverloop. Er heeft met belanghebbende partijen waaronder de inspreker een aantal overleggen plaatsgevonden over het mobiliteitsplan . In deze gesprekken is aangegeven wat de mogelijkheden zijn van het model. De gemeente heeft na het laatste overleg in oktober informatie over de input van het verkeersmodel gedeeld. Ook heeft de gemeente in de inspraakperiode nog aanvullende informatie toegezegd, mede naar aanleiding van de vragen van belanghebbenden. Ook besloten met deze belanghebbenden de informatie te delen die in de inspraak ook met anderen gedeeld zou worden. Dit is gebeurd. 2 Juridische status Juridisch heeft een GVVP de status van een beleidsregel. Tegen een beleidsregel kunnen zienswijzen worden ingediend, maar kan geen beroep worden aangetekend aangezien een beleidsregel geen direct rechtsgevolg heeft (het is een voornemen/plan). Het vaststellen van het mobiliteitsplan is een besluit van de gemeenteraad. De raad kan belanghebbende vragen tijdens een Raadsinformatieavond in te spreken. Een aantal voorgenomen maatregelen kan pas worden uitgevoerd als er een verkeersbesluit of planologisch besluit over is genomen. Tegen die besluiten is bezwaar- en/of beroep mogelijk. 3 algemene uitgangspunten In dit mobiliteitsplan worden geen doelen en opgaven gekwantificeerd. Gestreefd wordt naar een maatregelen om een optimale situatie voor alle doelen uit het mobiliteitsplan uit te voeren. De afweging kan per project en locatie op maat worden gemaakt. Wel is er een berekening uitgevoerd voor de verkeerskundige haalbaarheid den gevolgen. Hierbij is rekening gehouden met de prognoses op de rijkswegen in overleg met Rijkswaterstaat.

	hebben wij de bereidheid uitgesproken om ons bekende gegevens over het functioneren van het centrum in te brengen. Dat hebben wij op 19 augustus 2015 gedaan door het ter beschikking stellen van het Passantenonderzoek 2015 dat in onze opdracht door Strabo is uitgevoerd[inspreker noemt eerder gestuurde e-mail, met M & M] . Daarna is er een vervolggesprek geweest op 8 oktober 2015. Om ons onbekende redenen is er een mail gekomen van [M & M] dat het gesprek niet wordt voortgezet. Een verklaring hiervoor is uitgebleven. In ons periodiek bilateraal overleg met wethouder J. Kreijkamp hebben we dit aan de orde gesteld en hem een afschrift gegeven van de betreffende mail. Deze gang van zaken ervaren wij als een klap in ons gezicht. Op 12 november is ons ter ore gekomen dat uw college een informatiebijeenkomst voor de wijkraden organiseert op 23 november 2015. Onmiddellijk hebben we toen nagegaan of een dergelijke bijeenkomst ook is gepland voor het bedrijfsleven. Dit bleek niet zo te zijn. Op dezelfde dag hebben wij namens [inspreker 116] het verzoek gedaan een vergelijkbare bijeenkomst te organiseren voor het bedrijfsleven (afschrift van deze brief is per e-mail gestuurd aan de wethouders Van Hooijdonk, Kreijkamp en Everhardt). Wij stellen het op prijs om alsnog van uw college een toelichting te krijgen waarom wel de wijkraden zijn uitgenodigd en het bedrijfsleven hierom moet vragen. Vervolgens heeft een toelichtende bijeenkomst op 2 december 2015 plaatsgevonden. Om vervolgens een reactietermijn te hanteren tot 3 januari 2016, waarvan 2 weken niet te gebruiken zijn door de Kerstperiode, is ongeloofwaardig wanneer uw college samenwerking beoogt. Twee weken uitstel is gelet op het belang van het document volstrekt onvoldoende, zeker in het licht van het feit dat er na de Rondetafelbijeenkomst van 28 mei 2013 2 jaar 'Radiostilte' is geweest, tijd die wat ons betreft had kunnen worden benut voor constructief meedenken en zoeken van oplossingen. Een gemiste kans van de eerste orde! Deze procesgang vraagt om een indringend gesprek met uw college.	Monitoring kan bij ongewenst situaties of effecten leiden tot aanpassingen in plannen, de doelen uit het mobiliteitsplan zullen hierdoor niet veranderen. 4 Economisch betekenis Bij ontwikkelingen moet bepaald worden waar afspraken reeds vastgelegd zijn en waar nog mogelijkheden zijn om op een goede manier invulling te geven aan dit nieuwe beleid. Ook dit is een Bestaande (juridische) spraken zullen gerespecteerd moeten worden. Daarbij streeft het college in het centrum gebied plaat te bieden aan bestemmingsverkeer voor alle vervoerswijzen en vooral ruimte te bieden aan voetganger en fiets en de OV-lijnen naar het station. De auto (bestemmingsverkeer) is daarin te gast. Ook fietser en Ov geldt dat we het centrum waar mogelijk willen ontlasten door doorfietsroutes om de binnenstad, meerdere OV knopen en vertramming van de binnenstadsas. Hierdoor blijft het centrum aantrekkelijk en Bereikbaar. Nadere invulling van het mobiliteitsplan zal onder andere plaatsvinden in de planvorming rond de 2de fase stationsgebied. Hier zal ook een economische effect rapportage voor worden gemaakt. Van de door u gewenste projecten a t/m j onder 4.2 onderschrijven wij: a) en b) het streven om de druk op de hoofdfietsroutes door de binnenstad, zowel van oost naar west als van noord naar zuid, te ontlasten door aanleg/verbetering van doorfietsroutes rond de binnenstad (Singel-noord en Zuid; Singel-oost en west). c) Er komt geen aanvullende studie voor het mobiliteitsplan. Er is rekening gehouden met een groei van 10% -21% van totaal aantal verplaatsing ten opzichte van de huidige situatie.. De gemeente wil een systeemsprong openbaar vervoer in de vorm van vertramming van overbelaste HOV-lijndiensten. d) De verbinding Jaarbeursterrein – Jaarbeursplein – Centraal Station – Hoog Catharijne – Vredenburgplein (de centrumboulevard) is onderdeel van de

	De geschetste procesgang en het ontbreken van voor ons relevante informatie betekenen dat het niet mogelijk is om tot een oordeel te komen. Onze reactie heeft daarom een voorlopig karakter. Wij behouden ons alle recht voor om op basis van de antwoorden van uw college nader te reageren. Gelet op de kansen die in het voorbereidingsproces van 2 jaar zijn blijven liggen verzoeken wij u iedere vorm van besluitvorming aan te houden. Dit verzoek zullen wij middels een separaat te verzenden brief ook aan de gemeenteraad doen. 2. Juridische status van het Verkeers- en vervoersplan Het is ons onvoldoende duidelijk welke de juridische status van het verkeers- en vervoersplan is en welke juridische gevolgen eraan verbonden zijn. 2.1 Wij ontvangen graag een uitvoerige toelichting op de juridische status van het Verkeers- en vervoersplan: wetgeving, bestuurlijke afspraken met provincie en rijksoverheid, jurisprudentie. Wij ontvangen deze toelichting graag integraal, dus zonder verwijzingen naar wetsteksten e.d. 2.2 Wij verzoeken u ons te informeren over de mogelijkheden van bezwaar en beroep onder toevoeging van de relevante wettelijke bepalingen, de procedures, jurisprudentie e.d. 2.3 Waar bestaan in juridische zin de uitvoeringsmaatregelen uit om het Verkeers- en vervoersplan te realiseren? Welke mogelijkheden voor bezwaar en beroep zijn van toepassing? Graag ontvangen wij de precieze teksten met bijbehorende jurisprudentie. 3. Algemene uitgangspunten van het Verkeers- en vervoersplan De uitgangspunten van 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar' , waar dit concept Verkeers- en vervoersplan uitwerking aan geeft, zijn zo algemeen dat niemand tegen deze denkrichting bezwaar kan maken. Het tegengaan van doorgaand verkeer en zoveel mogelijk bevorderen dat alleen bestemmingsverkeer wordt geaccommodeerd, het aantrekkelijk maken van de beperkte openbare ruimte e.d.	Structuurvisie Stationsgebied fase 2. Inspreker wordt bij deze gewenste verbeterde verbinding betrokken. e) Een aantal touringcarhaltes ligt binnen de singels. Deze zijn al enige tijd praktisch niet meer bereikbaar voor touringcars door het invoeren van lengte- en aslastbeperkingen. In de smalle, historische straten willen we dat het prettig verblijven is voor bezoekers. We heffen deze haltes daarom op, en bieden een alternatief voor in- en uitstappen langs de singels. Gelegen nabij de poorten tot de binnenstad. Bestaande haltes langs de singel blijven behouden en we breiden deze in aantallen uit. Het langdurig parkeren van touringcars organiseren we op enige afstand van de binnenstad. In samenwerking met Tourisme Utrecht is het bezoek aan Utrecht per touringcar onderzocht, samen met betrokken partijen zijn we in gesprek over het gewenste beeld. f) Zie ook 5.6. De aantrekkelijkheid van de binnenstad is van veel meer afhankelijk dan alleen de autobereikbaarheid. Innovaties en evenementen om meer publiek aan te trekken zijn van meer belang dan een goede autobereikbaarheid, zie in z'n algemeenheid het onderzoek van KpVV van 2013. g) De gemeente is bezig de capaciteit van fietsenstallingen in de binnenstad uit te breiden, maar het is niet eenvoudig en kostbaar tijdig te voorzien in gebouwde voorzieningen. h) Uitbreiding van het voetgangersgebied wordt onderzocht, zie i). Echter het behoud van de toegankelijkheid voor fietsers van de Oudegracht-oost blijft uitgangspunt.. i) De opheffing van parkeerplaatsen in Oudkerkhof onderzocht n voor de Twijnstraat zijn al concretere plannen. j) Het nieuwe station Vaartsche Rijn vormt inderdaad de entree tot het Museumkwartier. De langzaam verkeer route tussen dit station en de Twijnstraat willen wij verbeteren. Een uitbreiding van buslijndienst 2 tot aan station Vaartsche Rijn hebben wij nog niet in studie. De loopafstand vanaf de halte Tolsteegbrug op het Ledig Erf tot het station betreft

	onderschrijven wij van harte. Waar het evenwel op aan komt is de praktische uitwerking en het inschatten van de effecten. En daar wringt de schoen. Utrecht heeft veel ambities. Zonder volledig te willen zijn: groei van de bevolking, inbreiding van het ruimtelijk gebruik, kantoorfuncties in het stationsgebied, meer toerisme, groei van de culturele sector, expansie van het Science Park, behoren tot de top van Nederland als winkelfunctie, het opzetten van Citymarketing enz. Realisatie van al deze ambities hebben één gezamenlijk kenmerk: toename van mobiliteit. Dit staat los van het feit dat in algemene zin mobiliteit toeneemt. Een overzicht van deze ambities en het vertalen daarvan naar mobiliteitsbehoefte ontbreekt in het concept Verkeers- en vervoersplan. Dit vraagt om afstemming met de belangrijkste stakeholders en investeerders in de stad. 3.1 Utrecht heeft naast haar functie voor de inwoners van de stad een belangrijke regionale en nationale functie als het gaat om werken, winkelen, cultuurbezoek, toerisme. Het concept Verkeers- en vervoersplan stipt dit in algemene zin wel aan. Iedere gedetailleerde uitwerking - m.n. voor het centrum - ontbreekt terwijl het jaarlijks om vele tientallen miljoenen bezoekers gaat. Het document ademt de geest van 'het gaat ons als college alleen om de Utrechters, de groei van de stad naar 400.000 inwoners, dat is onze scope, die mobiliteitsvraagstukken willen we oplossen en naar de rest kijken we niet'. Dit is een miskenning van de betekenis van het centrum voor de stad als geheel, de positie van Utrecht nationaal en internationaal en de kansen en belangen die er zijn. 3.2 Uw college stelt dat de beleidsdoelen een afweging zijn tussen 5 aspecten (blz. 88). Graag worden wij door uw college nauwgezet - dus niet in algemene beleidstermen - geïnformeerd hoe deze afweging er voor het centrum uit ziet: · Welke zijn de kpi's die u hanteert voor ieder van de (5) aspecten? · Welke zijn de wegingsfactoren die u toekent aan ieder van deze (5) aspecten? · Hoe ziet de kosten/ batenanalyse er voor ieder van deze (5) aspecten uit?	slechts 350 meter. Wel delen we het idee dat dit een kans is. Vanaf het moment dat de Uithoflijn in gebruik wordt genomen, wordt de verkeerssituatie op het Ledig Erf anders door het vervallen van lijn 12. Dan kunnen we ook bestuderen of we de locatie van de halte Tolsteegbrug op het Ledig Erf kunnen optimaliseren. Een minder aantrekkleijk alternatief is dat de bus omrijdt en de halte Vondellaan aandoet. 5 conclusies Er komt voorlopig niet meer informatie beschikbaar. In het project Utrecht Centrum West, Structuurvisie Stationsgebied fase 2 Keuzedocumenten worden nadere onderzoeken verricht en komt meer informatie en onderbouwing beschikbaar (voorjaar 2016). Het college stuurt het mobiliteitsplan door naar de raad ter vaststelling. Na de mobiliteitsplan van antwoord van het college kunt u inspreken bij de Raadsinformatieavond en de raadscommissie. In het vervolgproces Structuurvisie Stationsgebied fase 2 is reeds afgesproken dat nauw met inspreker wordt samengewerkt. Dit vindt momenteel al plaats. Een kadermobiliteitsplan geeft het beleid van de raad aan voor de komende jaren. Dit beleid heeft invloed op daaruit voortvloeiende projecten en op overige nieuwe projecten. Bij de meeste projecten betreft het gemeentelijke besluiten met een juridische status (bestemmingsplan e.d.). Daar kunnen belanghebbenden hun zienswijze indienen en later juridisch bezwaar maken. Zie ook 2. De gemeente Utrecht werkt integraal. Er is niet één ambitie die leidend is voor andere ambities. De aanwezige of op dat moment beschikbare capaciteit van de netwerken voetganger, fiets, OV en auto zijn maatgevend voor een eventueel gewenste nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

	· Welke onderzoeken liggen hieraan ten grondslag? Deze ontvangen wij graag. · Welke zijn de conclusies van het college en waar zijn de beredeneerde en met cijfers onderbouwde afwegingen van het college te vinden in het concept Verkeers- en vervoersplan? 3.3 Op blz. 23 schrijft u: “Oplossingen liggen voor een deel binnen de stad zelf, maar de stad Utrecht wil deze graag in nauwe samenwerking met de regio vormgeven” (cursivering onzerzijds). Recente berichten in diverse media benoemen de enorme groei van het aantal files (alleen al in de maand november 2015 + 45%) en de verwachting dat deze groei zal voortzetten. Hoe wordt rekening gehouden met deze groei en welke gevolgen kan dit hebben voor het uitgangspunt van het Verkeers- en vervoersplan om doorgaand autoverkeer over de rijkswegen te leiden? Zie ook de vraagstelling van [inspreker 116] terzake. 3.4 Het laatste hoofdstuk besteedt aandacht aan het monitoren van de voorgestane ontwikkelingen. Monitoren kan in onze visie alleen aan de hand van concrete en verifieerbare doelen. Die ontbreken. Voorts wordt niet aangegeven op welke manier eventuele aanpassingen in nauwe samenspraak met belanghebbenden tot stand komen. Groei? Wij nodigen het college uit om ons inzicht te geven in het aantal mobiliteitsbewegingen dat het college voorstaat in het centrum voor ieder van de mobiliteitsvormen: gemotoriseerd verkeer (auto, transport, OV), fiets, voetganger. c. Aantoonbaar is dat met name bezoekers die met de auto naar het centrum komen in economische zin de grootste toegevoegde waarde hebben (zie Strabo 2015). Op welke manier gaat uw college er voor zorgen dat deze zo belangrijke doelgroep – tussen (): omzet vertaalt zich ook in werkgelegenheid en OZB-waarde – de ruimte krijgt om naar het centrum te komen? d. Hierop aansluitend ontvangen wij graag uw onderzoek die vermindering van de	Dit mobiliteitsplan dient in meer of mindere mate de genoemde vijf ambities van het gemeentebestuur. Er zijn binnen de diverse ambities geen afwegingen gemaakt. Er zijn aan de ambities en doelen geen normen gekoppeld, die kunnen worden getoetst. Monitoring is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen gedurende de afgelopen tijd. Het bestuur kan deze inzichten benutten om haar beleid voor de toekomst eventueel bij te stellen.

	automobiliteit heeft op de omzetten in het centrum. 4.2 Specifiek voor het centrum is het van belang dat het volgende in het concept Verkeers- en vervoersplan wordt geregeld (w.o. de financiering): a. Aanmerkelijke vermindering van het aantal fietsers over de doorgaande fietsroute Vredenburg- Viestraat- Potterstraat – Lange Jansstraat – Nobelstraat: een belangrijk voorbeeld van ongewenst doorgaand verkeer. Het is nodig om hiertoe KPI's af te spreken. b. Hetzelfde geldt voor de route vanaf het Ledig Erf over de Oudegracht tot aan de Viebrug (KPI's) c. De as van Tivoli/Vredenburg tot en met de Neude zal in de komende jaren belangrijk van kleur veranderen. De opening van Tivoli/Vredenburg in 2014 was de eerste mijlpaal. De Bijenkorf wordt sterk vergroot en zal in de loop van dit jaar in gebruik worden genomen, De Planeet zal ongetwijfeld in de komende jaren ook sterk van karakter veranderen en de uitwerking van de plannen voor het voormalig Postkantoor zijn gaande met de verwachting dat dit complex in 2017/18 in gebruik wordt genomen. Wij verwachten dat daardoor het gebied tussen Vredenburg en Neude aanzienlijk intensiever gebruikt gaat worden. Een toename van 5 – 10 miljoen bezoekers/jaar op deze as zou ons niet verbazen. Het concept Verkeers- en vervoersplan onderbouwt niet hoe deze toename mogelijk wordt gemaakt. Wij stellen voor hier een studie naar te laten doen en daarbij de oplossing die de gemeente Den Haag heeft gekozen voor de Grote Marktstraat, nl. een ondergrondse verbinding voor het OV, te betrekken. Daar is in de praktijk te zien hoe fiets en voetganger wordt geaccomodeerd, de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte sterk is toegenomen en de veiligheid voor voetganger en fietser verbetert. Een vergelijkbaar vraagstuk verwachten wij op de as tussen Hoog Catharijne en De Bijenkorf, twee trekkers van formaat voor het centrum. Het vernieuwde Hoog Catharijne zal naar verwachting 1/3 meer bezoekers trekken (+ 9 miljoen bezoekers) en ook De Bijenkorf zal ongetwijfeld zeer veel nieuwe bezoekers verwelkomen. Tussen HC en de historische binnenstad is een omvangrijke interactie.	

	Wij stellen voor deze verbinding te betrekken bij de onder c. voorgestelde studie. e. Voldoende in- en uitstapplaatsen en behoud van bestaande plekken voor touringcars bij belangrijke culturele en toeristische voorzieningen. Ook voor andere economische partijen is deze vorm van bereikbaarheid van groot belang. Het hierin voorzien vergroot de economische mogelijkheden (bijvoorbeeld geen tekort meer voor Tivoli/Vredenburg) en het maatschappelijk imago (omgekeerd geldt hetzelfde: een negatieve ervaring werkt jarenlang door!). Zo heeft Tivoli/Vredenburg moeten besluiten hun Voorleesdagen voor vele duizenden kinderen naar elders te verplaatsen. f. Betrouwbare tijden om vanaf de ring het centrum te bereiken en te verlaten. Het kan niet zo zijn dat bezoekers hiervoor 3 uur nodig hebben. Met name de zakelijke wereld - maar zij niet alleen - accepteert dit niet. Het leidt tot imagoschade voor de stad als geheel. Het vertelt zich door en deze bezoekers ben je als stad kwijt. g. De aanpak van de fietschaos. Dit is zo urgent dat hier geen ruimte is voor beleidsdocumenten, modelberekeningen e.d. Hotspots zijn: Vredenburg e.o., Janskerkhof, Twijnstraat/Tolsteegbarriére, Oudegracht bij Wed e.o., Stadhuisbrug, Korte Minrebroederstraat. Onorthodoxe maatregelen zijn op zeer korte termijn nodig voordat de stad in zijn eigen fietsparkeerbeleidsstaart bijt. h. Uitbreiding van het voetgangersgebied tot Oudegracht-oostzijde van Viebrug tot en met Stadhuisbrug, Vismarkt, Lichte en Donkere Gaard, Wed en Oudegracht-oostzijde tussen Wed en Hamburgerstraat. i. Versterken van de economische aantrekkelijkheid van het Oudkerkhof, de strook aan de Oudegracht -oostzijde tussen Hamburgerstraat en Twijnstraat door het opheffen van parkeerplaatsen. Idem de Twijnstraat en Korte Nieuwstraat en bij het Universiteitsmuseum (wel mogelijkheden voor kortparkeren). j. Nadrukkelijk het Vaartserijnstation positioneren als toegangspoort tot het centrum, met name via het Museumkwartier naar het Domkwartier (en van daar aansluitend op de overige Kwartieren). Het is nodig om met het in gebruik nemen van dit station een busverbinding naar het Museumkwartier te realiseren.	

	5. Conclusies 5.1 Deze reactie heeft een voorlopig karakter. De tijd die uw college aanhoudt om te reageren is veel te kort. De procesgang is een gemiste kans. De verstrekte informatie is ontoereikend en onvolledig. Wij behouden ons alle vrijheden voor om in de loop van het vervolg nadere vraagstellingen aan uw college of de gemeenteraad te doen. Wij verzoeken u om de verdere behandeling van het concept Verkeers- en vervoersplan aan te houden. 5.2 Wij zien graag voorstellen van uw college tegemoet die voorzien in herstel van het door M & M op dit onderwerp geschonden vertrouwen en de getoonde onwil van die kant tot samenwerking. Wij worden graag op detailniveau geïnformeerd over de juridische status van het Verkeers- en vervoersplan en de mogelijkheden voor bezwaar en beroep. Idem over de juridische aspecten van uitwerkingsmaatregelen. 5.4 Kernpunt voor ons is de vraag hoe het Verkeers- en vervoersplan dienstbaar wordt gemaakt aan alle ambities die de stad heeft en bestaande belemmeringen op het gebied van mobiliteit om deze ambities te realiseren worden weggenomen. Daarvoor is het nodig de ambities in kaart te brengen, te kwanitificeren en te vertalen naar mobiliteitsbehoeften. Dit vraagt om afstemming met de belangrijkste stakeholders en investeerders. Hier ligt de basis voor het zoeken van oplossingen voor de mobiliteitsvraagstukken van de stad en is belangrijk voor het draagvlak van maatregelen. 5.5 Wij worden graag geïnformeerd over de afwegingen die het college heeft gemaakt tussen de (5) aspecten die op blz. 88 zijn genoemd. Onderliggende	

	onderzoeken en rapportages zien wij tegemoet. 5.6 Om te kunnen monitoren is het nodig te beschikken over concrete en meetbare resultaten (KPI's). Deze ontbreken. Onduidelijk is hoe eventuele aanpassingen aan het Verkeers- en vervoersplan tot stand komen, met name de afstemming met de belangen van stakeholders. 5.7 Het collegeprogramma bevat onder Mobiliteit de volgende passage: 'Nieuwe ontwikkelingen volgen de capaciteit van de infrastructuur' (Grenzen aan de groei?). Wij zien voor het centrum een nauwgezette uitleg en kwantitatief onderbouwde vertaling van deze zin naar het concept Verkeers- en vervoersplan voor iedere vorm van mobiliteit tegemoet. 5.8 Wij ontvangen graag uw onderzoek naar de effecten op de omzetten, werkgelegenheid en vastgoedwaarde in het centrum die het gevolg zijn van het concept Verkeers- en vervoersplan, m.n. het beperken van de automobiliteit. 5.9 Specifiek voor het centrum verzoeken wij uw college de onder 4.2 genoemde maatregelen op te nemen in het Verkeers- en vervoersplan voor de periode tussen heden en 2018 en bij de Voorjaarsnota 2016 in de financiering te voorzien. Met belangstelling zien wij uit naar de antwoorden op deze reactie. Wij merken op dat problemen die de groei van de stad en de mobiliteit in de stad met zich mee brengen ons niet ontgaan (breder dan het centrum). Als te doen gebruikelijk willen wij constructief meedenken om oplossingen zoeken. We vinden het jammer om deze reactie te moeten geven. Met name ook omdat het in enkele maanden tijd de tweede keer is dat wij bij een voor de stad zo belangrijk onderwerp zware kritiek moeten leveren over de manier van tot stand komen.	

118	De wijkraden is verzocht hun mening over SRSRSB te geven. Wijkraad Oost geeft daar met navolgende zienswijze en adviezen graag gehoor aan. Vanwege de bijzonder krappe reactietermijn doen wij dat buiten de uiterste termijn van 3 januari erop vertrouwend dat onderstaande meegenomen wordt in uw verdere procedure. Wij hebben begrepen dat daar een termijn tot en met aankomende zondag 17 januari 2016 voor geldt. We hebben algemene adviezen en enkele specifiek gericht op de wijk Oost. Algemeen 1. Inzicht op straat en buurtniveau Er is behoefte aan inzicht in de cijfers per 2015 en 2025 op het niveau van belangrijke wijk-verbindingsroutes omdat anders geen vertaling van de impact van het plan gemaakt kan worden. Advies: geef principieel toegang tot de data. De praktische uitwerking kan zijn dat vragen vanuit de wijkraad door een deskundige worden beantwoord met het rekenmodel bij de hand. 2. Model Het gebruikte verkeersmodel blijkt een aangepaste versie is van een landelijk en regionaal model te zijn. Er wordt nergens aangegeven wat de “Utrechtse” aanpassingen zijn t.o.v. het model waar het op is aangesloten en of de overgang consistent en correct verloopt. Advies: geef inzicht in de aansluiting op regionale en landelijke modellen. Deze vraag kan in dezelfde sessie als bij 1 worden beantwoord. 3. Kosten SRSRSB? Voor nog niet alle maatregelen uit SRSRSB is er financiële dekking en mogelijk zijn keuzen nodig. Advies: kostentaxaties bij de maatregelen toe te voegen, zodat inzicht ontstaat in	Inzicht op straat en buurtniveau U adviseert principieel toegang te geven tot cijfers per 2015 en 2025 op belangrijke wijkverbindingsroutes. De rekentool die is gebruikt om de kwantitatieve effecten van de maatregelen in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen te bepalen, voldoet om op beleidsniveau beslissingen te nemen. De rekentool geeft inzicht in de verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De uitkomsten zijn echter niet geschikt voor uitspraken per weg of straat. Wij hebben deze uitsluitend als indicatie gepresenteerd. **Verkeersmodel** U adviseert inzicht te geven in de aansluiting van het gebruikte verkeersmodel op regionale en landelijke modellen. Bij de kwantitatieve onderbouwing van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is gewerkt met de zogenaamde Rekentool. Dit is een instrument gebaseerd op het VRU 3.1 U, maar samen met RWS en provincie geoptimaliseerd met recente telcijfers. Daarna heeft de gemeente speciaal voor het mobiliteitsplan in de rekentool aanvullende optimalisaties ingebracht voor het fiets- en OV-systeem. De rekentool is in zijn huidige vorm geschikt voor het schaalniveau van de stad, waar het mobiliteitsplan zich op richt, maar is dus met regionale en landelijke afstemming tot stand gekomen. Bij de nadere uitwerking rondom projecten zullen ook andere rekeninstrumenten worden ingezet zoals een dynamisch verkeersmodel en een (geactualiseerd) verkeersmodel. Deze geven goede uitspraken op een meer gedetailleerd schaalniveau zoals kruispunten. Ook het dynamische verkeersmodel is ontwikkeld samen met RWS. **Kosten SRSRSB** U adviseert kostentaxaties bij maatregelen toe te voegen, zodat inzicht ontstaat in haalbaarheid en eventuele te maken keuzes. In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim

	haalbaarheid en eventuele te maken keuzen. Specifiek voor Oost Bijzonder in Oost is de aanwezigheid van het Utrecht Science Park, USP. Het rapport van het USP (AVU-BSU-IGM presentatie USP, 2015) meldt een enorme groei van het aantal potentiële bezoekers aan het USP. Het USP noemt een "harde groei" in 5 jaar vanaf 2013 van 5.000 arbeidsplaatsen erbij en 10.000 studenten, en dan een verdere groei zoals hier geschetst. Samen met de verwachte groei van het aantal inwoners van Utrecht tot 400.000 leidt dit onvermijdbaar tot de conclusie dat het aantal verkeersbewegingen in Oost fors zal toenemen. Volgens het rapport "Analyse verkeersintensiteiten SRSRSB stadsbreed" (p 31) zal het autoverkeer op de Waterlinieweg afnemen, hetgeen gerealiseerd zou kunnen worden door het wegontwerp te veranderen. De groei van de mobiliteit die het USP voor ogen staat moet dus opgevangen worden door andere modaliteiten, te weten fiets en OV. De wijkraad mist echter in SRSRSB concrete maatregelen om gebruik van OV en fiets voldoende te faciliteren. De indruk bij de wijkraad is dat de maatregelen die het USP momenteel zelf neemt, en de maatregelen uit SRSRSB, tezamen nog niet die enorme ommezwaai zullen veroorzaken. *Advies: geef nadere toelichting hoe het verkeer kan teruglopen terwijl andere indicatoren wijzen op verdere groei.* Voorbeelden van meer ingrijpende maatregelen voor het OV zouden kunnen zijn: de aansluiting van het USP op het landelijke spoorwegennet; of een tweede tram die ook doorrijdt naar omliggende kernen en/of trein- of busstations. Hiervoor is financiering vanuit het rijk nodig. In het SRSRSB staan wel enkele maatregelen voor de fiets (Nachtegaalstraat als meest nijpend, Herenroute, Herculesplein) maar zonder harde financiering.	Bestemmen is een lijst op genomen met prioritaire projecten waarvan een deel financieel al is gedekt in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid. In het MeerjarenPerspectief Bereikbaarheid, dat jaarlijks met de Voorjaarsnota wordt vastgesteld, zijn alle projecten en maatregelen van het programma Bereikbaarheid opgenomen waaraan geld wordt besteed. Dit betekent dat elk jaar wordt bepaald welke aanvullende financiële keuzes kunnen worden gemaakt. Daarnaast komt niet alles aan op gemeentelijke middelen. Het overzicht met projecten vormt ook input voor het verwerven van subsidies. De ervaring leert dat zich daar altijd weer nieuwe kansen voordoen. **Bereikbaarheid Sciencepark** U vraagt om een andere toelichting hoe het verkeer kan teruglopen, terwijl andere indicatoren wijzen op verdere groei, specifiek rondom Utrecht Science Park (USP). Ook verzoekt u ons een plan B op te stellen. De bereikbaarheid van USP vraagt inderdaad veel aandacht en dat krijgt het ook in dit mobiliteitsplan. Het hoofdstuk openbaar vervoer gaat voor een groot deel over de bereikbaarheid van USP. Ook vermeld is dat een verkenning loopt met regionale partners om te bepalen wat de beste oplossing is. Dit moet er toe leiden dat alle relevante partijen budget gaan reserveren voor de oplossing. Verder zetten wij sterk in op de fietsroutes naar USP (lopende projecten in het fietsprogramma maar ook projecten als Vaartsche Rijn – Venuslaan – Rubenslaan) en het project Kop A28 dient ook als antwoord op de bereikbaarheidsopgave van USP. Wij denken kortom dat wij hier voldoende aandacht aan besteden. U adviseert de wijkraad op te nemen in de planning van het proces van totstandkoming van het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid en de Voorjaarsnota. Het MPB is één van de bestuurlijke rapportages bij de Voorjaarsnota. Hiervoor is geen formeel inspraaktraject. De Voorjaarsnota 2016 wordt op 17 mei 2016 gepresenteerd. Op dat moment kunt u indien gewenst als wijkraad een advies

	Deze maatregelen zullen de komende jaren terug moeten komen in meerjarige investeringsbegrotingen, te beginnen in de voorjaarsnota 2016. De wijkraad zou graag in de periode daaraan voorafgaand (april/mei?) in de gelegenheid worden gesteld om hiervan kennis te nemen en een advies uit te brengen. *Advies: neem de wijkraad op in de planning van het proces van totstandkoming van het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid en de voorjaarsnota.* Voor zover maatregelen afhankelijk zijn van financiering door anderen dan de gemeente lijkt het de wijkraad zinvol om aan te geven wat er gaat gebeuren indien die financiering achterwege blijft; zeg maar een “Plan B” te maken. In dat Plan B zou bijvoorbeeld kunnen staan dat zonder treinstation of tweede tram het USP onbereikbaar wordt. Of dat werkgevers voor hun werknemers dwingend bepaalde woon-werk afstanden en vervoerskeuzen moeten opnemen. Of dat de gewenste groei van het USP sterk gehinderd zal worden, dan wel elders in Nederland of zelfs daarbuiten gevestigd zal moeten worden. Een dergelijk Plan B kan een sterk hulpmiddel zijn om de financiering rond te krijgen. *Advies: stel een “Plan B” op, en betrek daarbij de wijkraad.* Conclusie De Wijkraad Oost onderschrijft de uitgangspunten als Sneller, Slim, Leefbaar, Duurzaam etc. Er is ook veel belangwekkend inzicht ontstaan. We willen graag toegang tot de data, inzicht in consistentie op hoofdpunten, en actief bijdragen aan “Utrecht maken we samen”.	indienen. Het college zal daarop reageren in lijn met de vastgestelde spelregels.

119	Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op uw Verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, dat deel uitmaakt van een visie op verkeer en bereikbaarheid: Utrecht een Aantrekkelijke en Bereikbare stad' (UAB). Uiteraard zijn wij groot voorstander van het feit dat er beleid gemaakt wordt voor het verkeer door en langs het centrum en daarbuiten. Als [inspreker] achten wij het van groot belang dat zoveel mogelijk bezoekers, gasten en klanten het centrum van de stad kunnen bezoeken. Dit in het kader van de ambities om Utrecht aantrekkelijk te laten zijn op nationale en internationale schaal. Bovendien zijn wij van mening dat dat ook bij voorkeur duurzaam dient te gebeuren; met oog voor gezondheid en milieu. Dat betekent inhoudelijk o.a. dat het centrum vooral bereikt moet kunnen worden door bestemmingsverkeer en dat doorgaand en zoekend verkeer zoveel mogelijk tegen gegaan wordt. Dat betekent ook dat de bus(baan) door de Lange Viestraat enerzijds een obstakel vormt maar anderzijds ook wel een belangrijk bronpunt vormt voor onze huurders. Dat betekent ook dat de fietsbereikbaarheid en de stallingsmogelijkheden zodanig gefaciliteerd moeten zijn dat de fiets gastvrij ontvangen wordt en niet samengeknepen, omdat de route de omvang van het fietsaanbod niet aankan. Dat betekent ook dat auto's die tot het bestemmingsverkeer behoren, het centrum comfortabel moeten kunnen bereiken en relatief eenvoudig een (overdekte) parkeerplek moeten kunnen vinden. Dat betekent ook dat voetgangers zich veilig door het gebied moeten kunnen bewegen en dat op sommige straten het fietsverkeer moet worden teruggedrongen. Blijkbaar zijn wij het met elkaar eens over de ambities. Het lijkt erop dat wij allemaal dezelfde kant op willen. Laten wij dit gemeenschappelijke streven koesteren. Wanneer dan het punt komt waarop wij invulling gaan geven aan de praktische werkzaamheden die in het kader van deze ambities verricht worden, laten wij dan	Wij danken u voor uw positieve reactie. Onze ambitie en visie en de wijze waarop wij allebei daaraan invulling wensen te geven sluiten inderdaad goed aan. Wij betrekken u graag bij de verdere invulling en uitwerking van het mobiliteitsplan.

	ook samen optrekken met wederzijds respect voor elkaars belangen en denkwijzen. Wij lopen heel graag samen met u door de trechter van het hoogste abstractieniveau naar het uiteindelijk operationele niveau. Wanneer we samen optrekken in deze hebben wij met elkaar veel meer kennis, ervaring en deskundigheid aan tafel om tot optimale afwegingen te komen. Afwegingen die erop gericht zijn onze gemeenschappelijke ambities te borgen. Graag worden wij om die reden bij de nadere uitwerking van het Verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen actief betrokken.	

120	Hierbij ontvangt u de reactie van [inspreker] op het gemeentelijk verkeersplan Slimme Routes, Slim regelen, Slim bestemmen. Sinds 2010 is [inspreker] actief in de de Lange en Korte Nieuwstraat om in nauwe samenspraak met de bewoners plannen te maken voor het verbeteren van het leefklimaat in de straat. De missie van [inspreker] is: het creëren van een veilige karakteristieke straat en leefomgeving die aansluit bij de historische waarde en grandeur van het museumkwartier. In de afgelopen 5 jaar zijn tot twee maal toe de bewoners en de ondernemers gevraagd naar hun opvattingen met betrekking tot de inrichting van de Lange en Korte Nieuwstraat. De resultaten van deze enquete's wijzen ondubbelzinnig in dezelfde richting nl. méér ruimte voor de voetganger en de fietser en het handhaven van de 30 km voor het doorgaande autoverkeer. Op de website van [inspreker] staat een samenvatting van de resultaten en is er meer te lezen over de wensen die verder in de buurt nog leven. 1. De uitgangspunten van het plan Slimme Routes (blz 10) komen op nagenoeg alle punten overeen met de uitgangspunten van [inspreker]. Met name de punten 3: meer ruimte voor de voetganger, 4: meer ruimte voor de fietser, 8: verkeersveilige stad, zoveel mogelijk inrichten met een 30 km regime en 7: efficiënter en schoner goederenvervoer sluiten naadloos aan bij waar [inspreker] voor pleit. In die zin zijn we blij met gemeentelijk plan omdat het zicht geeft op de realisering van de herinrichting van de Lange en Korte Nieuwstraat waarvoor [inspreker] al enkele jaren pleit. Tot onze vreugde zien we op pag 80 dat de Lange Nieuwstraat genoemd wordt bij de fysieke uitvoeringsprojecten die vanaf heden van start gaan. 2. Het idee dat de voetganger en de fietser centraal staan en de auto te gast is in Zone A (blz 11) is precies wat [inspreker] geformuleerd heeft in haar eigen plannen de herinrichting van de straat. Prioriteit voor de voetganger in de A-zone waaronder de Lange en Korte Nieuwstraat vallen, betekent dat deze hoofdgebruiker is (blz 26). Deze keuze kan niet anders betekenen dat de feitelijke ruimte voor voetgangers in	1-6. Uw analyse en voorstellen voor de uiteindelijke invulling sluiten naadloos aan bij het mobiliteitsplan. De uiteindelijke inrichting moet uitdrukken dat fiets en voetganger prioriteit hebben, moet verkeersveilig gedrag bevorderen én moet passen in de omgeving. Wij zullen u betrekken bij de verdere invulling. Overigens betekent het opnemen in de projectenlijst op p80 dat wij het project prioriteit willen geven en dat er snel met dit project begonnen zou kunnen worden: geld dient nog wel gevonden te worden alvorens echt kan worden begonnen. 7. Wij kunnen u melden dat wij bezig zijn het systeem voor handhaving van de afsluitingen in de binnenstad te vernieuwen. Wij verwachten deze vernieuwing nog dit jaar te starten en hopelijk ook af te ronden (anders in het begin van 2017).

	het straatbeeld vergroot moet worden. 3. De op pag 27 aangeduide route van Vaartse Rijn naar de binnenstad die na de opening van het station enorm in betekenis zal toenemen, zal niet alleen over de Oude gracht gaan lopen. Wij schatten in de de Lange nieuwstraat deel zal gaan uitmaken van die toenemende verkeersstroom, zeker omdat er aantal aantrekkelijke toeristische trekpleisters op deze route liggen. De noodzaak om deze wandelroute naast de drukke Oude Gracht aantrekkelijk te maken wordt daardoor alleen maar groter. 4. De Lange en Korte Nieuwstraat staan opgenomen als hoofdfietsroute (pag 28) in het plan van de Gemeente. Dat de fiets een hogere prioriteit krijgt juicht [inspreker] van harte toe. De inrichting van de straat zal ruimte moeten bieden aan groter aanbod van fietsers. [inspreker] wil graag hierbij wel aantekenen dat het historische karakter van de straat een eigen waarde vertegenwoordigt en dat deze gerespecteerd moet blijven bij een herindeling. Het aanleggen van rood asfalt is daarbij niet aan de orde. 5. Hoewel de binnenstad al sinds jaar en dag een 30 km gebied is houdt niemand zich er aan. Niemand weet ook dat deze snelheidsbeperking geldt. Bij een onlangs door onszelf gehouden meting van snelheden in de straat (i.s.m. Veilig Verkeer Nederland) bleek dat praktisch niemand zich houdt aan 30 km. Vooral de taxi's en bestelbussen reden veel te hard met af en toe een uitschieter naar 70 km. Omdat de stadsbussen gewaarschuwd waren reden die tijdens de metingen niet nader dan 30, maar dat is doorgaans en vooral in de avonduren niet altijd het geval. [inspreker] is van mening dat de inrichting van de straat afgestemd moet worden op deze snelheidslimiet van 30 km. Gelukkig is dit beleidsvoornemen in de gemeentelijke plannen op diverse plaatsen terug te lezen.	

	6. Grote overlast is er in de Lange en Korte Nieuwstraat van bestelbussen die te hard rijden en overal parkeren. Daarnaast zijn er de vrachtwagens voor het afleveren van goederen die vaak lang en op onhandige plekken geparkeerd staan en vaak veel lawaai veroorzaken vanwege de koelingsaggregaten. Gelukkig worden deze problemen erkend in Slimme Routes en worden er goede suggesties gedaan om deze problemen tegen te gaan. [inspreker] biedt aan om mee te denken en suggesties te leveren om specifiek voor deze straat passende oplossingen aan te reiken. 7. Een grote klacht die [inspreker] al jaren uit is dat het niet handhaven van de afsluiting van het Domplein tot veel doorgaand verkeer leidt. Keer op keer wordt aangekondigd dat er spoedig een oplossing komt voor dit probleem, maar er is nog niets gebeurd en de politie bekeurt niet. In het plan van de gemeente staat niet expliciet hoe gewaarborgd wordt dat het Domplein een voetgangersgebied wordt, maar er zal iets moeten gebeuren waardoor het doorgaande verkeer verdwijnt uit dit gebied. [inspreker] verontschuldigt zich voor het enigszins overschrijden van de inleverdatum voor commentaar op het gemeentelijke plan, maar hoopt van harte dat onze bijdrage door gaat werken in de definitieve planvorming.	

121	De Commissie van Advies inzake Bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht (CABU) heeft het concept Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Utrecht 2015-2025, genaamd “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” (hierna: plan) van de gemeente Utrecht ontvangen met het verzoek daarover een advies uit te brengen. De CABU heeft dit plan tijdens een tweetal vergaderingen besproken en wil aan de grote lijnen van dit plan een positief advies verbinden. Aanknopingspunten Evenals het onlangs vastgestelde Actieplan Goederenvervoer 2015-2020 bevat dit plan voldoende aanknopingspunten om in Utrecht de bevoorrading te laten meebewegen met de bestedingen en tegelijk efficiënter en duurzamer te maken. In het plan is ook aandacht voor de ontwikkelingen in het consumentengedrag en de gevolgen daarvan in de logistiek. Het plan past bij het bovengenoemde actieplan met als gezamenlijke doelstelling: hogere efficiëntie in de logistiek en streven naar een hoogwaardig, ingepast, slim en schoon goederenvervoer als bouwstenen van een Aantrekkelijk & Bereikbaar Utrecht. Looptijd De CABU acht de looptijd c.q. de realisatieperiode van dit plan (2015-2025) enerzijds kort omdat het ambitieniveau hoog is. Anderzijds is dit een lange periode omdat technologische en maatschappelijke innovaties snel gaan en elkaar vlot opvolgen. Een looptijd van negen jaar ziet de CABU dus als een goed compromis. Volwaardige Ring Utrecht De CABU herkent zich volledig in de stellingname van het college ten aanzien van de noodzaak om te komen tot een Volwaardige Ring Utrecht en de afhankelijkheid en voorwaardelijkheid daarvan bij de groeiplannen. Dit inclusief een Noordelijke Randweg met een uitvoering in 2x3 rijstroken (of minstens zo aanleggen dat uitbreiding naar 2x3 rijstroken goed mogelijk blijft). Dit garandeert een robuuste,	Wij zijn blij dat u de hoofdlijnen van het mobiliteitsplan onderschrijft, zowel qua (groei)opgave, ook in de goederenstromen, als qua oplossingsrichtingen. Met name blij zijn wij dat het bedrijfsleven vertegenwoordigd in de CABU de intentie uitspreekt om samen met de gemeente aan de realisatie van de hoofddoelstellingen van dit plan te gaan werken – waar wij graag op in gaan – en dat u het plan opvat als een uitnodiging aan het bedrijfsleven om ideeën en concepten te introduceren die in dit plan passen. **Financiële onderbouwing en realisatie systeem-/schaalsprong** In het mobiliteitsplan is een lijst op genomen met prioritaire projecten waarvan een deel al is gedekt op de gemeentebegroting in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid waarin alle projecten en maatregelen van het programma Bereikbaarheid zijn opgenomen. In de voorjaar wordt bepaald welke aanvullende financiële keuzes kunnen worden gemaakt. Financiën voor deze mobiliteitsplan dienen te worden geregeld via het MeerjarenPerspectief Bereikbaarheid, dat jaarlijks met de Voorjaarsnota wordt vastgesteld. Daarin wordt opgenomen aan welke projecten geld wordt besteed. Niet alles komt aan op gemeentelijke middelen. De projectenlijst vormt ook input voor het verwerven van geld bij andere overheden. De ervaring leert dat zich daar altijd weer nieuwe kansen voordoen. Daarbij proberen wij alles in een logische volgorde te doen en zo de voorwaarden te creëren om de groei van de stad mogelijk te maken. Beperkingen in het totaal beschikbare budget, het feit dat zich soms kortstondige financiële kansen (subsidies) voordoen voor heel specifieke doeleinden, je altijd ergens moet beginnen én de groei van de stad voor een deel vanzelf optreedt, zullen er echter voor zorgen dat niet altijd overal het optimum kan worden gerealiseerd. In die situaties – en tijdens de realisatie – is het voldoende blijven functioneren van de bevoorrading voor ons altijd een belangrijke voorwaarde. Om die reden zetten we ook graag met u vol in op efficiënte logistieke oplossingen, omdat deze relatief snel en tegen beperkte (overheids)kosten haalbaar zijn.

	toekomstvaste en volwaardige Ring Utrecht. Financiële onderbouwing De volledige financiële onderbouwing voor de uitvoering van SRSRSB ontbreekt. Daarom kan de CABU niet volledig beoordelen welke consequenties de geplande uitvoering heeft op bevoorradingsaangelegenheden. Indien het plan slechts op onderdelen kan worden uitgevoerd, vertraagd gaat worden of in onjuiste volgorde in uitvoering komt dan levert dat ongetwijfeld problemen op bij de bevoorraading. Dit advies is dus gebaseerd op uitvoering van dit plan in volledigheid, met toereikende financiering, in de juiste volgorde en op tijd. Realisatie Dit plan geeft een duidelijke koers mee aan de samenwerking tussen de gemeente en het bedrijfsleven (o.a. in het platform Port of Utrecht). Het bedrijfsleven vertegenwoordigd in de CABU spreekt de intentie uit om samen met de gemeente aan de realisatie van de hoofddoelstellingen van dit plan te gaan werken. De CABU vat het plan op als een uitnodiging aan het bedrijfsleven om ideeën en concepten te introduceren die in dit plan passen. Zodoende kan het plan daadwerkelijk het toekomstperspectief van Utrecht gaan vormen. Het plan vormt een belangrijke basis om die samenwerking handen en voeten te gaan geven, ook in stapsgewijze regelgeving. De CABU biedt aan om een rol te vervullen bij de verdere realisatie van het plan en de totstandkoming van de gebiedsagenda's. Nieuwe balans nodig De CABU onderschrijft de conclusie van het college dat om een gezonde doorgroei mogelijk te maken keuzes in mobiliteit nodig zijn en een nieuwe balans nodig is tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de schaarse openbare ruimte in Utrecht.	**Ring Utrecht** Voor de Noordelijke Randweg Utrecht achten wij een 2x2 weg voldoende; de voorspellingen geven geen aanleiding van meer uit te gaan. **Nadere onderbouwing capaciteit en groeiscenario's** Voor dit mobiliteitsplan zijn berekeningen uitgevoerd op een niveau passend bij dit type mobiliteitsplan. In de gebruikte tool op globale wijze projecten ingevoerd om een algemeen, stadsbreed inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen maatregelen: uitspraken over verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De uitkomsten zijn niet geschikt voor uitspraken per weg of straat (alhoewel die cijfers wel zicht naar zijn gemaakt). Wij schatten op basis van de uitkomsten in dat een acceptabel verkeersbeeld haalbaar is. Bij het maken van concrete inrichtingsplannen moet nader onderzoek worden verricht en moeten maatregelen worden voorgesteld om eventuele negatieve effecten te voorkomen en gewenst gedrag te stimuleren. Rekening houdend met een groeiende stad. Goederenvervoer is hierbij ook een aandachtspunt en zéker op routes die tot het kwaliteitsnet goederenvervoer behoren. Bij alle berekeningen maken we voor zover mogelijk gebruik van de actuele beschikbare landelijke en regionale cijfers en prognoses. **Garandering Kwaliteitsnet Goederenvervoer en separate categorie goederenvervoer in prioriteiten verkeersregeling** Wij constateren dat met al afgeronde en al lopende projecten aan de voorwaarden van het kwaliteitsnet kan worden voldaan. Zoals hiervoor aangegeven dient bij nieuwe projecten op het Kwaliteitsnet Goederenvervoer expliciet aandacht te worden besteed aan de positie van het goederenvervoer, zodat ook na realisatie van die nieuwe projecten het kwaliteitsnet op niveau blijft. Wij zijn het met u eens dat kwaliteitsnet goederenvervoer en het stimuleren van

	Eerst systeem- en dan schaalsprong in een compacte stad Door de groei van de stad mede te faciliteren door toepassing van functiemenging en inbreidingslocaties ontstaat extra spanning en concentratie. Dat maakt sprongen in zowel schalen als systemen zeer noodzakelijk. De haalbaarheid van de schaalsprong is afhankelijk van het welslagen van de systeemsprongen in het openbaar vervoer, het Kwaliteitsnet Goederenvervoer en mobiliteitsmanagement. Kortom: die volgordelijkheid en wederzijdse afhankelijkheid is buitengewoon essentieel. Mobiliteitsgroei door groeiende bestedingen Kwaliteitsverbetering van de verblijfsgebieden is gunstig voor consumentenbestedingen. Die toename van consumentenbestedingen vereist wel een groei in het goederenvervoer die gefaciliteerd dient te worden. Enerzijds levert dat argumentatie op voor de beschreven sprongen in het plan. Anderzijds baart dit ook zorgen over de mate waarin en de manier waarop dit plan deze groei kan ondersteunen. Forse groei in bevoorrading vergt gezamenlijke inspanningen en onorthodoxe maatregelen. Garandering Kwaliteitsnet Goederenvervoer De CABU wijst daarom nadrukkelijk op de noodzaak om het Kwaliteitsnet Goederenvervoer in stand te houden en te garanderen binnen de aan te passen vormgeving, ook rond de binnenstad. De CABU wil erop vertrouwen dat er inderdaad geen aanvullende opgaven resteren omdat alle tekortkomingen worden opgelost door uitvoering van lopende plannen en/of uitvoering van alle maatregelen in het plan. Bij de verkeersprognoses werkt het college met soms zeer ruime bandbreedtes. De CABU wil zich graag laten overtuigen dat de capaciteit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer binnen dit plan toereikend zal zijn, ook bij de hoogste groei aan mobiliteit binnen de planperiode en daarna.	schoon en slim goederenvervoer nu ontbreekt in de teksten over slim regelen. In de nieuwe versie van de mobiliteitsplan voegen wij dit toe. **Aandachtspunten** De door u geschetste aandachtspunten beschouwen wij als een verdere ondersteuning van de lijn van het mobiliteitsplan, vooral over slim ontwerp en gebruik van de openbare ruimte en bevorderen van efficiënt en schoon goederenvervoer. Wij achten ze vooral van belang bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan in projecten en in de uitvoering van het Actieplan Goederenvervoer.

	Nadere onderbouwing capaciteit De CABU adviseert het college met een nadere en specifieke onderbouwing van die capaciteit voor het goederenvervoer te komen en zo het draagvlak voor dit plan verder te vergroten. Via deze onderbouwing wil de CABU zich ervan laten overtuigen dat de systeemsprong (naar ov, fiets en te voet) inderdaad zoveel ruimte biedt dat de capaciteit voor het autoverkeer (en daarmee ook het goederenvervoer) verlaagd kan worden op enkele trajecten. Nadere onderbouwing groeiscenario's Op onderdelen zijn de voorgestelde maatregelen (zoals het knijpen van binnenstedelijke verbindingswegen) zeer ingrijpend. Daarom zou de CABU ook graag nader onderbouwd willen zien welke groeiscenario's mogelijk blijven met dit plan en hoe dit plan voorziet in die basis voor verdere mobiliteitsgroei. Hiermee zou tevens een sterkere koppeling gemaakt moeten worden met landelijke en regionale cijfers en prognoses rondom groei in mobiliteit en vervoer. Separate categorie goederenvervoer Het goederenvervoer over de weg is onterecht ingedeeld bij het overige gemotoriseerde verkeer. Het bestaan en de noodzaak van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer toont de onjuistheid van deze indeling aan. Een verbijzondering acht de CABU daarom op zijn plaats, ook in de verkeersregelfilosofie en ter ondersteuning van de invoering van privileges voor schoon en slim goederenvervoer. In de tekst over het slim regelen van kruispunten is goederenvervoer geen aparte categorie meer. Het goederenvervoer over de weg lijkt daardoor onterecht (impliciet) ondergebracht in de categorie autoverkeer. Wij verzoeken u het goederenvervoer te blijven aanmerken als separate categorie. Graag voegt de CABU de volgende aandachtspunten, suggesties en opmerkingen toe aan dit advies:	

	- Het blijft van belang dat ruimschoots aandacht blijft bestaan voor innovatief en creatief ondernemen in de stad. Het bedrijfsleven zal naar aanleiding van het veranderende koopgedrag van consumenten met nieuwe diensten, producten, processen, systemen en transportmaterieel de bevoorrading moeten uitvoeren. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als gevolg van versoepeling van winkel- en/of venstertijden. Daar moet gelegenheid en ruimte voor zijn of komen. Voor de gemeente Utrecht ontstaat hiervoor een belangrijke faciliterende en stimulerende rol. - De CABU doet de suggestie om het woud aan verkeersborden fors te verminderen. O.a. door aanduidingen op het wegvlak toe te passen zoals bijvoorbeeld gekleurde bestrating of asfalt op laad- en losplekken en rijstroken bij gescheiden functies voor voertuigfamilies en/of snelheidsregimes en/of gebruiksbestemmingen. - Door een meer toekomstvaste ontwerpmethodiek kan de schaarse openbare ruimte op een slimmere en veiligere manier worden benut door al het stadsverkeer in alle verschijningsvormen. De CABU ziet de opkomst van nieuwe vervoermiddelen in de breedste zin van het woord en de toenemende diversiteit in verplaatsingssnelheden als belangrijke aanleidingen hiervoor. - Weggebruikers moeten vooral worden gemotiveerd om alternatieve routes en vervoermiddelen te kiezen door de weginrichting en/of verkeersmanagement en niet door filevorming of wachttijden. Grote verkeersstromen moeten snel naar de juiste bestemming worden geleid. Waar dat tot te grote drukte leidt moeten routes dynamisch kunnen worden aangepast. - Meer inwoners en meer bezoekers betekenen meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen. Dit levert ook een overeenkomstige toename in mobiliteitsvraag op die in de rekenmodellen dient te worden meegenomen. - De CABU ziet het LOP (Logistiek Ontkoppel Punt) voor LZV's (Lange Zware Vrachtvoertuigen) als een noodzakelijke voorziening. Aandacht voor de elektrische	

	uitvoering van kleinere voertuigen die vanaf het LOP de stad in gaan hoort thuis in het haalbaarheidsonderzoek. - De CABU werkt graag mee aan het onderzoek naar de haalbaarheid en introductie van Zero Emission Hubs, bijvoorbeeld via de logistiek makelaar en/of het Platform Port of Utrecht. Deze hubs moeten toegevoegde waarde hebben ten opzichte van het LOP en andere goederenverdeelcentra. - Het college wil venstertijden, ontheffingsregels en handhavingsinzet tegen het licht houden. Ons voorstel daarbij is: doe dit in samenhang met de overwegingen met betrekking tot de invoering van privileges ten aanzien van venstertijden en medegebruik busbanen. De introductie van een nieuw stelsel of een voorafgaand experiment kan deel uitmaken van de Living Labs in het kader van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Deze evaluatie dient vervolgens betrokken te worden bij de overwegingen om het voetgangersgebied en de venstertijden al of niet uit te breiden. - Over de verkeersmodellen constateerde het college al eerder: deze spelen een ondersteunende rol als hulpmiddel, maar dicteren geen beleid. De CABU onderstreept dat. De CABU kan met inachtneming van het bovenstaande op hoofdlijnen instemmen met dit plan. De CABU vertrouwt er op dat dit plan met de noodzakelijke nadere onderbouwingen zal bijdragen aan duurzame en efficiënte bevoorrading van een Aantrekkelijk & Bereikbaar Utrecht en ziet uit naar de gezamenlijke realisatie ervan.	

122	In november 2015 heeft uw college de conceptnota "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" (SRSRSB) vrijgegeven voor inspraak. Allereerst willen wij u complimenteren met deze nota. Het bevat een krachtige, weldoordachte en ambitieuze visie, met veel elementen die ook wij onderschrijven en deel laten uitmaken van ons verkeersbeleid. Het gaat dan vooral om het bevorderen van het fiets- en voetgangersverkeer, het bevorderen van het openbaar vervoer, het terugdringen van wijkvreemd verkeer en het verbeteren van de leefbaarheid. Uitgangspunt van SRSRSB is, dat het verkeer tussen de wijken onderling en het verkeer naar het Centrum zoveel en zolang mogelijk gebruik moet maken van de Ring Utrecht. Wij kunnen deze gedachtegang volgen, vanuit uw streven om de luchtkwaliteit in Utrecht Centrum en langs de verschillende stadsassen te verbeteren en de leefbaarheid in de stad te vergroten. Wij maken ons echter grote zorgen dat de problemen zich hierdoor gaan verplaatsen naar de aan de N230 (Zuilense Ring) grenzende wijken binnen onze gemeente. Onze zienswijze richt zich dan ook vooral op de toename van het verkeer op de N230/NRU en in het bijzonder op de gevolgen daarvan voor de omgeving (toename geluidshinder, vermindering luchtkwaliteit, toename congestie, toename verkeersonveiligheid, aantasting natuur). Daarnaast willen wij graag reageren op twee actiepunten uit hoofdstuk 6 van SRSRSB, te weten maatregel 11, doorfietsroute Vechtoevers en maatregel 35, realisatie fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van Lage Weide. « Toename verkeer ten gevolge van SRSRSB: SRSRSB voorziet in een verschuiving van de verkeerstromen van de Utrechtse stadassen naar de Ring Utrecht (A2-A12-A27-NRU/N230). Het kan niet anders, dan dat dit leidt tot extra verkeer op de Ring, al wordt dat door u in SRSRSB ontkend. U geeft aan dat door het integrale pakket meer verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer zullen gaan plaatsvinden, waardoor de groei van het verkeer op de Ring	Utrecht begrijpt de zorgen van Stichtse Vecht over de N230. In het mobiliteitsplan is de uitvoering van de NRU op het gemeentelijke deel uitgangspunt, dit betekent dat SRSR rekent met de intensiteiten na opwaardering en dat deze hoger zijn dan de huidige en autonome situatie. Voor dit project worden alle benodigde juridische en planologische procedures gevolgd in de lopende planfase. **Verkeersmodellen** Over de gehanteerde verkeersmodellen en berekeningen eerst het volgende: In de presentatie 'Verkeermodellen en SRSR' op de website van het mobiliteitsplan, staat hoe het gebruikte model tot stand is gekomen op basis van het vastgesteld VRU 3.1 van de gemeente, geactualiseerd met recente tellingen. Hierbij is ook een doorkijk naar 400.000 inwoners gehanteerd. Deze berekeningen waren voldoende om op het schaalniveau van de stad uitspraken op hoofdlijn te doen. Het rekenmodel is alleen bedoeld voor uitspraken over verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De gegevens per straat of weg geven dus alleen een eerste indicatie voor de auto. **Mobiliteitsplan** Het is voor een mobiliteitsplan als dit, waarin de maatregelen nog geen duidelijke vorm hebben gekregen, ook niet mogelijk op straatniveau gedetailleerde uitspraken te doen, ook niet met een ander model. Maatregelen worden op hoofdlijnen en als totaal pakket in het model doorgerekend en dus zijn uitkomsten ook op hoog abstractie niveau. Daarnaast rekent dit model slechts met spitscijfers. Hierdoor zijn exacte milieugevolgen nu dan ook niet inzichtelijk te maken. Bij het maken van concrete besluiten (bijvoorbeeld inrichtingsplannen) moet nader onderzoek worden verricht naar de gevolgen en zullen maatregelen worden afgewogen om eventuele negatieve effecten te voorkomen en gewenst gedrag te stimuleren.

	wordt gecompenseerd. Wij zetten grote vraagtekens bij deze redenering en verzoeken u dit nader via objectieve gegevens te onderbouwen. Graag zien wij daarbij ook een doorrekening van het verkeersmodel bij een niet voor KW/o functionerende Ring (zie als toelichting hierop onze opmerkingen onder het kopje "toename congestie"). Toename verkeer ten gevolge van opwaardering NRU: De opwaardering van de NRU is, als maatregel 40, onlosmakelijk verbonden met SRSRSB. In onze inspraakreactie op Maatregel Utrecht West d.d. 14 februari 2012 (bijgevoegd) en onze inspraakreactie op voorkeursvariant NRU d.d. 18 december 2012 (eveneens bijgevoegd) hebben wij er op aangedrongen om de effecten van de verschillende maatregelen in een samenhangend verband te bezien, te weten de verkeerstoename door het flankerend beleid (Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar/ SRSRSB) en toename door de opwaardering van de NRU (uitvoeringsmaatregel). Wij vinden het teleurstellend te moeten zien dat ook nu weer verkeerstoename vanuit slechts één perspectief wordt beschouwd. » Toename geluidsoverlast en vermindering luchtkwaliteit De N230 (Zuilense Ring) grenst direct aan de kern Oud Zuilen, de wijken Boomstede, Bloemstede, Zandweg-Oostwaard, Op Buuren en het buitengebied van Maarsseveen. Geluid en luchtkwaliteit ten gevolge van de N230 hebben hier nu al de grens van het toelaatbare bereikt. In onze inspraakreactie op de voorkeursvariant NRU hebben wij u erop gewezen, door het ongelijkvloers maken van de kruisingen in de NRU, het aandeel vrachtverkeer op de NRU/Zuilense Ring volgens berekening van de Omgevingsdienst Regio Utrecht flink zal stijgen. Juist het vrachtverkeer mijdt nu immers de noordelijke route vanwege deze beperkingen en juist het vrachtverkeer heeft een groot aandeel in de toename van de geluidsoverlast en fijnstof. Daarnaast gaan de vervoerders zelf uit van een jaarlijks groeipercentage van 3,5% voor het goederenvervoer (inspraakreactie MER 1	In de cijfers die op de website zijn gepubliceerd blijkt dat de het verschil in intensiteiten op het provinciale deel van N230 door uitvoering van beleid na realisatie in de spits gering is. De bandbreedte zit tussen een afname van 500 motorvoertuigen en een toename van 500 motorvoertuigen, in 2 uur in de spits, in twee richtingen. Gezien deze geringe verschillen in de maatgevende spitsuren schatten wij in dat de effecten op de door genoemde aspecten als congestie, geluid, lucht, veiligheid en ecologie gering zijn. Daarbij komt dat voor alle toekomstige maatregelen de reguliere planologische en wettelijke stappen moeten worden doorlopen, met hun eigen inspraaktrajecten. Onlangs is in het BO MIRT besloten dat er een studie komt naar de verkeerssituatie van de aansluiting NRU-A2 om de bestaande problematiek te verlichten. Dit onderzoek zal door de provincie geleid worden. **Doorfietsroutes en Fietsbrug** Wij zullen u betrekken bij de planvorming van de doorfietsroutes Vechtoever en de fietsburg Amsterdam Rijnkanaal.

	e fase van transportlogistiek Nederland, EVO, KvK en VNO-NCW Utrecht). Door het stapelen van de verschillende hiervoor genoemde projecten en facetten, voorzien wij dat in onze gemeente bij de wijken aan de N230, de grens van de toelaatbare milieubelasting zal worden overschreden. Wij gaan ervan uit dat door u treffende maatregelen worden genomen om dit te voorkomen. » Toename congestie De aansluiting N230-A2 heeft nu reeds de maximale capaciteit bereikt. Het behoeft geen betoog dat een verdere toename van het verkeer leidt tot verslechtering van de situatie. In SRSRSB wordt dit wel onderkend, maar er worden geen maatregelen voorzien of begroot. Wij vinden dat zorgelijk, te meer omdat het goed functioneren van de Ring een randvoorwaarde is voor het functioneren van de maatregelen in SRSRSB. Wanneer de Ring verstopt is, zal naar onze mening de afname van het verkeer binnen de Stadsassen een illusie zijn. Men zal toch gaan proberen de bestemming te bereiken, al duurt dat dan wat langer en is het wellicht wat lastiger. De congestie op de N230 leidt er ook toe dat de toevoerwegen verstopt raken (Amsterdamseslag, Utrechtseslag, Sweserengseweg en Maarseveense Poort) met als gevolg een sterke toename van het sluipverkeer via bijvoorbeeld de Straatweg en Gageldijk). Door het verstopt raken van de toevoerwegen naar de N230/A2 komt ook de veiligheid en bereikbaarheid van verschillende wijken in Maarssenbroek in het geding. In dit kader vragen wij ook uw aandacht voor de files op de A2 voor de Leidse Rijntunnel. Gemiddeld wordt 140 keer per maand de tunneldosering ingeschakeld (bron brief Minister Infra en Milieu d.d. 17 aug. 2015). Het lijkt er dan ook op dat congestie op de Ring meer regel dan uitzondering is.	

	* Toename verkeersonveiligheid Toename van het verkeer op de N230 zal leiden tot toename van de verkeersonveiligheid op de weg, in het bijzonder op het wegvak tussen de Amsterdamseslag en de aansluiting met de A2. De combinatie van snelheden en wisselende wegvakken leidt hier dagelijks tot ongevallen, met name veroorzaakt door de complexe verkeersbewegingen vanaf de Amsterdamseslag naar de A2 richting 's Hertogenbosch. Eerder hebben wij u voorstellen gedaan om deze verkeersbeweging te minimaliseren door het verkeer vanuit Maarssenbroek naar 's Hertogenbosch via de Atoomweg en oprit 7 naar de A2 te geleiden. Tot op heden hebben wij daarover van u helaas nog geen reactie mogen ontvangen. Ecologische aspecten Als gevolg van de toename van de verkeerintensiteit op de NRU/N230 zal er extra stikstofdepositie plaatsvinden op het kwetsbare en beschermde Natura2000 gebied Oostelijke Vechtplassen op het grondgebied van Stichtse Vecht. Dit is ongewenst en vormt ook procedureel een risico voor de gemeente Utrecht. » Doorfietsroutes Vechtoever (maatregel 11) Wij zijn blij met uw voornemen om de oostelijke Vechtoever in te richten als doorfietsroute. Dit voornemen sluit ook goed aan op onze plannen voor deze route binnen onze gemeente. Een snelle en comfortabele fietsverbinding vanuit onze gemeente naar het centrum van Utrecht draagt bij aan ons beleidsdoel om de fiets een volwaardig alternatief te laten zijn van de auto. Wij zouden het op prijs stellen om bij de verdere uitwerking gezamenlijk op te trekken.	

	* Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal omgeving Lage Weide (maatregel 35) Wij staan positief tegenover uw voornemen voor een fietsbrug in de omgeving van Lage Weide, maar willen wel nauw betrokken worden bij de exacte locatiekeuze, omdat e.e.a. van grote invloed kan zijn op de fietsbewegingen binnen onze gemeente. Wij doen een moreel appel op u om een goed nabuurschap te vertonen en er voor te zorgen dat onze bewoners en natuur niet het dupe worden van uw beleid. Wij vragen u dan ook er voor te zorgen dat dit beleid voor hen geen verdere geluidsoverlast, luchtvervuiling en stikstofdepositie met zich meebrengt en dat dit beleid niet leidt tot een vermindering van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de N230 en de daarheen leidende toevoerwegen. Wij zien uw beantwoording met belangstelling tegemoet.	