

Raadsinformatieavond 1 september 2015

Actieplannen 2015 – 2020 en uitvoeringsagenda

Voorzitter	Heleen de Boer	
Tijd	19.30 – 21.00 uur	
Zaal	Raadzaal	
Soort Bijeenkomst:	Bespreken commissiebrief	
Werkvorm bijeenkomst	Regulier	
Geagendeerd door:	Ruben Post (PvdA)	
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen.	
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Frans Jan van Rossem	Milieu en Mobiliteit
	Mark Degenkamp	Milieu en Mobiliteit
	Mark Ligtoet	Milieu en Mobiliteit
Meepraters	Gerard van Wakeren	Wijkraad Noordwest
	André Verschoor	Veilig Verkeer Nederland, afdeling Utrecht stad.
	Anna Vlaming	(PPT presentatie)
	Fred Dekkers	Wijkraad West
	Peter van Bekkum	Fietsersbond, afdeling Utrecht
	Marion Ree	Kracht van Utrecht
	Jan Korff de Gidts	Kracht van Utrecht-initiatief
	A.R. (Aad) Burger	persoonlijk en (eventueel) namens COSBO
	Rob Nillezen	Stichting Harten voor Sport
	Johannes Krens	Introvationbv en Y&I
Portefeuillehouder(s)	Lot van Hooijdonk	
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Aveline Molenaar en Petra de Graaff	
Programma	Meepraters aan het woord Vragen raadsleden	
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte van 22 september.	

Onderwerp en doel van de bijeenkomst

De gemeente wil veel bereiken op het gebied van verkeer en vervoer. In zes verschillende actieplannen staan de doelen beschreven. Met de actieplannen Utrecht fietst! en Voetgangers wil de gemeente Utrecht wereldfietsstad worden en het voetgangersklimaat verbeteren. Met het actieplan Schoon Vervoer actieplan Duurzame, schone mobiliteit betekent vervoer dat geen of minimale uitstoot van schadelijke stoffen als kooldioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x), (ultra)fijnstof (PM_x) of roet (EC) heeft.

In het actieplan Goederenvervoer beschrijft de gemeente hoe gebundelde en schone distributie te stimuleren. De gemeente Utrecht neemt extra maatregelen om de verkeersveiligheid op verschillende locaties in de stad te verbeteren. Het actieplan Verkeersveiligheid is onderdeel van de Uitvoeringsagenda Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. In die uitvoeringsagenda zijn zes gebiedsagenda's opgenomen voor gebieden die gezamenlijk als verkeerskundige eenheid kunnen worden beschouwd. Het gaat om: Centrum, Leidsche Rijn / Vleuten–De Meern, Oost/Noordoost, Overvecht/Noordwest, West en Zuid/Zuidwest.

Raadsinformatieavond 1 september 2015

Motivatie

De fractie van de PvdA wil graag van inwoners van de stad, zoals personen die het stadsgesprek fiets hebben bijgewoond en leden van wijkraden die betrokken zijn geweest bij het opstellen van de gebiedsagenda's, horen wat zij vinden van de uiteindelijke stukken en of zij nog suggesties voor verbeteringen hebben.

Bijdragen

Gerard van Wakeren, Wijkraad Noordwest

Ik ga in 't kort in op advies wijkraad Noordwest van 20/3/15 over Gebiedsagenda Overvecht/Noordwest en de beantwoording daarop door de gemeente (zie 2 kolommenstuk).

Punten:

- 1) Ontbrekend inzicht hoe maatregelen als Knijp Monicabrug uitpakken op aangrenzende wijken. Ingestelde knijp pakt rampzalig uit op Adelaarstraat/Kaatstraat/Oudenoord: enorme filevorming, nog verdere verslechtering luchtkwaliteit Zou beter worden! Ook toename verkeer op Acaciastraat. Hoe relatie met Westplein/Kard.de Jongweg/Marnixlaan? Geen 4 opstelstroken St.Josephlaan/ASW/Marnixlaan.
- 2) Toename splitsen en omzetten levert leefbaarheidsproblemen op in tegenstelling tot wat gemeente beweert.
- 3) Mogelijkheden verbeterpunten Vechtoevers: trappen waterzijde worden meegenomen, wanneer uitvoering?
- 4) Bewonersinitiatief voor Daalsepark realiseren, gelet op groot gebrek groen evenals oversteekbaarheid ASW bij Deltapunt.
- 5) Project ASW is niet alleen gebaat bij plan maken, maar ook uitvoeren EN handhaven.
- 6) Géén fietsbrug ter hoogte Weerdsloot: beschermd stadsgezicht, rijk historisch stadsdeel al vanaf de Middeleeuwen.
- 7) Meer oversteekbare kruisingen Oudenoord, mede gelet op sterke toename aantal inwoners bij en langs deze weg.

André Verschoor, Veilig Verkeer Nederland, afdeling Utrecht stad.

Samen maken we de stad veilig. Verkeersveiligheid gaat niet alleen over fysieke ingrepen in de infrastructuur. Het gaat vooral ook over gedrag en gedragsveranderingen. Voor Utrecht gaat het vooral over een luisterend oor naar de mensen die dagelijks een route afleggen of aan een knelpunt wonen. VVN werkt graag samen met de gemeente om de stad verkeersveiliger te maken.

Geachte raadsleden, geachte inwoners, Samen maken we de stad verkeersveiliger. Ik ben André Verschoor van Veilig Verkeer Nederland, afdeling Utrecht stad. VVN staat voor verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Sinds vorig jaar is er weer een afdeling Utrecht. Als jong, nieuw bestuur hebben we de volgende onderwerpen aangemerkt als prioriteiten: – studenten; – bussen; – meldpunt veilig verkeer; – verkeersouders. Deze prioriteiten weerspiegelen wat ons betreft de specifieke kenmerken van de grote stad Utrecht en we richten ons vooral op een gedragsverandering. We zijn zeer blij met de nauwe samenwerking met de gemeente Utrecht. Zowel de wethouder als de ambtenaren zijn zeer gemotiveerd om met het actieplan aan de slag te gaan. Dat gaan we dan ook doen komende jaren! Bijzondere aandacht vraag ik graag voor een aspect dat zowel de wethouder verkeer als wij kunnen beïnvloeden; handhaving door de politie. Wellicht kunt u als raad dit eens voorleggen aan de burgemeester. Tot slot vraag ik nogmaals vooral te luisteren naar mensen die dagelijks zicht hebben op verkeerssituaties. Dat kunnen deelnemers zijn, maar ook bewoners of wijkraden. Zij kennen ook de bijna-ongevallen die in de statistieken niet voorkomen, maar waarvan het een kwestie van tijd is dat ze de statistieken binnentreden. Met alle persoonlijke drama's erbij. Kortom: Utrecht is op de goede weg, maar denk ook aan handhaving en input vanuit de inwoners.

Raadsinformatieavond 1 september 2015

Anna Vlaming

Ik wil de raadsleden attent maken op de fietsroute Amsterdamsestraatweg. Ik heb 3 punten: Amsterdamsestraatweg als onderdeel van Actieplan fiets, handhaving op het (fiets)verkeer en buurtfietsenstallingen. Zie powerpoint presentatie.

Fred Dekkers, Wijkraad West

– Geen tijdverspilling bij realiseren Maatregelenpakket Utrecht West; prioriteit voor Cartesiusweg/Josephlaan; wel alternatief voor 'rondje' Thomas à Kempis – Zijn plannen autoluwe Graadt van Rogge wel combineerbaar met andere plannen voor Utrecht West? – Veranderende mobiliteitsleefstijlen: kansen voor ontwikkelen Cartesiusdriehoek en (westelijk) Stationsgebied door meer te richten op mensen die bewust kiezen voor fiets/OV en geen eigen auto. Tegelijkertijd wel realistisch rekening houden met die bewoners en ondernemers die zich zorgen maken over de autobereikbaarheid van de eigen woning en hun winkels/bedrijven. – meer aandacht voor voetgangers en besteed geld voor fiets vooral aan oplossen knelpunten. Nieuwe fietsverbinding tussen Majelle en Cartesiusdriehoek en Cartesius driehoek 2e Daalsedijk.

Wijkraad West heeft gelijktijdig met deze RIA een eigen bijeenkomst. Daarom hierbij een schriftelijke bijdrage.

Wijkraad West heeft al eerder adviezen uitgebracht over onder meer de gebiedsagenda West en verschillende van die adviezen zijn ook verwerkt in de gebiedsagenda. Vlak voor de zomer is de Gemeenteraad op bezoek geweest in West en hebben bewoners en wijkraad ter plekke verschillende aandachtspunten toegelicht en ook vlak voor de zomer is een intensieve discussie geweest over het stationsgebied en het Westplein/Lombokplein. We zullen de punten die toen aan de orde gesteld zijn hier niet herhalen. We zien in de Gebiedsagenda West wel mooie plannen maar voor veel van de plannen is de financiering nog niet geregeld en nog niet opgenomen in het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid.

Een paar hoofdpunten

Geen tijdverspilling bij realiseren Maatregelenpakket Utrecht West; prioriteit voor Cartesiusweg/Josephlaan; wel alternatief voor 'rondje' Thomas à Kempis

Het vorige college had al vlak voor de verkiezingen de voorstellen voor het Maatregelenpakket West klaar voor consultatie. Wijkraad West maakt zich zorgen over de traagheid in het verder uitwerken en realiseren van deze maatregelen doordat de uitwerking van deze plannen steeds weer gekoppeld wordt aan andere discussie. Volgens Wijkraad West is het belangrijk om vaart te maken met het realiseren van het Maatregelenpakket Utrecht West. Geef daarbij prioriteit aan het snel omvormen van de Cartesiusweg en de Josephlaan tot stadsboulevard, met zo min mogelijk in- en uitvoegstroken bij kruisingen. Werk wel alternatieven uit voor het 'rondje Thomas à Kempis' zoals het alternatief dat ingebracht is door omwonenden of rechtdoorgaand uitgaand verkeer op de Vleutenseweg richting Gele Brug.

Veranderende Mobiliteitsleefstijlen

We zien dat de voorkeuren bij de keuzes van mobiliteitsvarianten fors verschuiven. In Utrecht en Utrecht West is er een groeiende groep mensen die – zeker binnen de stad – de voorkeur geeft aan fiets en OV en die niet kiest voor een eigen (benzine)auto. Wijkraad West vindt het belangrijk dat we bij de ontwikkeling van met name de Cartesiusdriehoek en het Westelijk Stationsgebied maximaal inspelen op deze doelgroep. Tegelijkertijd benadrukken we dat de Gemeente Utrecht realistisch rekening moet houden met die bewoners en ondernemers die zich zorgen maken over de autobereikbaarheid van de eigen woning en hun winkels/bedrijven. In Utrecht West is dit relevant bij discussies over verkeersveiligheid en bereikbaarheid van

Raadsinformatieavond 1 september 2015

onder meer de Kanaalstraat/Laan van Nieuw Guinea en de Vleutenseweg. Het is nodig dat er meer geld en tijd gestopt wordt in de discussie over de gewenste ontwikkeling van de Kanaalstraat/Damstraat/Lombok Oost. We zijn blij dat er meer aandacht komt voor voetgangers en fietsers. In de verbindingen tussen Lombok/Utrecht West en het westelijk en oostelijk centrum van de stad zijn ook op korte termijn veel verbeteringen wenselijk en mogelijk. Besteed geld voor de fiets vooral aan oplossen van knelpunten die langere routes mogelijk maken boven het per definitie over de hele route voldoen aan de hoogste kwaliteitseisen. We vragen aandacht voor een nieuwe fietsverbinding tussen Majelle – Cartesiusdriehoek en Cartesiusdriehoek – 2e Daalsedijk.

Wijkraad West pleit voor een fundamentele discussie over hoe we aankijken tegen de kwaliteit en economische kracht van Utrecht Centrum in relatie tot fietsparkeren en autoparkeren (van de straat naar garages) en bereikbaarheid.

Zijn plannen autoluwe Graadt van Rogge wel combineerbaar met andere plannen voor Utrecht West?

Wijkraad West maakt zich zorgen over (de discussie over) de plannen voor een autoluwe Graadt van Roggeweg. De wijkraad vreest dat de plannen haaks staan op de gewenste ontwikkeling van de PHL en de Vleutenseweg. Uit de analyse van het Westplein bleek dat ingrijpende verkeersbesluiten nodig zijn om de gewenste vermindering van de autodruk te realiseren, maar het lijkt erop dat het gemeentebestuur deze problematiek bagatelliseert. Volgens Wijkraad West is een realistische factfinding en scherpe discussie nodig over de samenhang en dilemma's in de verschillende verkeersplannen. Tot nu toe gaat dat gesprek moeizaam en traag. De wijkraden en bewonersgroepen/verkeersgroepen vragen al lange tijd om deze factfinding en discussie.

Peter van Bakkum, Fietsersbond

Een ambitieus en omvattend actieplan, waar we blij mee zijn. Maar we hebben zorgen over de uitvoering ervan. Is de ambitie wereldfietsstad niet wat erg groot?

Geachte voorzitter, dank u wel. We zijn blij dat we ons ongenoegen over de wijziging van de uitgangspunten hier kenbaar kunnen maken.

De HOV Zuidradiaal loopt via de Van Zijsweg en Dr. Tellegenlaan. Uitgangspunt in december 2013 was een 2x 1,5 profiel en vrijliggende HOV baan. De weg en HOV baan kruisen de Kanaalweg. De Kanaalweg is onderdeel van het hoofdfietsroutenetwerk en fietsfilevrijroute van Houten via Utrecht Papendorp en Utrecht Lage Weide naar Breukelen en Maarssen. Utrecht en aanpalende overheden (BRU, provincie, gemeenten) hebben de afgelopen jaren een scala aan maatregelen genomen om deze route aantrekkelijk, comfortabel, snel en veilig fietsbaar te maken (denk o.a. aan de reconstructie en in rood asfalteren van de Kanaalweg, aan de tunnel onder de Spinozabrug etc).

Vanwege de verwachte grote verkeersdruk op de Van Zijsweg – Tellegenlaan en de HOV baan heeft de gemeente een ongelijkvloerse kruising met de Kanaalweg voorgesteld. Hoewel we nóg liever zien dat fietsers op maaiveld mogen blijven en auto's in een tunnel onzichtbaar onder het maaiveld verdwijnen, konden we ons goed vinden in de aanleg van een fietstunnel. Dat zou ook een uitstekende oplossing kunnen bieden voor de brug die ten noorden van de Nelson Mandelabrug is voorzien voor expeditieverkeer naar de Jaarbeurs, en voor een mogelijke nieuwe brug voor langzaam verkeer ten zuiden van de Nelson Mandelabrug tussen de ontwikkellocatie voormalig Defensieterrein Merwedekanaal / Kanaalweg 59 (ontwerpbestemmingsplan heeft onlangs ter visie gelegen).

Nu blijkt dat in de co-creatiesessies met een bewonerscomité de fietstunnel is gesneuveld. Wij zijn daarover zeer ongelukkig. Het belang van de vele fietsers op de doorgaande fietsfilevrijroute is door de omwonenden,

Raadsinformatieavond 1 september 2015

gemeente en adviseurs naar ons idee onvoldoende gewogen in de co-creatiesessies. De fietsers zijn met de keuze voor dit proces buiten spel komen te staan.

In het nieuwe voorstel wordt de kruising gelijkvloers vormgegeven. Een kruising van een zo belangrijke en veel gebruikte fietsroute met een HOV baan zal haast onvermijdelijk leiden tot het plaatsen van een verkeerslicht op deze kruising. Maar het zal niet eenvoudig zijn om daarmee een veilig kruispunt te realiseren. Volgens het SWOV is een geregeld kruispunt een minder veilig kruispunttype, in vergelijking met een rotonde of voorrangskruispunt. Fietsers en voetgangers kruisen ook op andere plaatsen in de stad een combinatie van een HOV baan en autorijbaan gelijkvloers; het zal u bekend zijn dat de busbaan Vleuterweide en de Vleutenseweg een onveilige oversteek vormen. We willen niet nog zo'n black spot!

Terwijl de gemeente via een meldpunt overbodige verkeerslichten probeert weg te halen en op andere plaatsen de regelingen aanpast ten gunste van fietsers, worden fietsers op deze route geconfronteerd met nieuwe vertraging.

De gemeente biedt ons schriftelijk argumenten voor het verdwijnen van de tunnel:

- De tunnel is lastig inpasbaar, zo dicht bij de monumentale villa. Dit argument snappen we niet goed, omdat van de tunnel in de eerdere fase al ontwerptekeningen zijn gemaakt. Wellicht was het niet eenvoudig, maar het lijkt in eerder stadium wel gelukt om de tunnel in te passen
- De tunnel is kostbaar. Ook dit argument snappen we niet goed, omdat deze consequentie in het eerdere plan niet heeft geleid tot het afschieten van de tunnel. Er was dus in het oorspronkelijke plan wel voldoende budget en nu niet meer?
- Niet alle fietsers zullen de nieuwe tunnel gebruiken, omdat ook fietsers afslaan vanaf de Kanaalweg naar de Van Zijstweg en naar de Tellegenlaan. Ook dit bezwaar was in het eerdere plan geen reden om af te zien van de uitwerking van de tunnel.

We vragen ons af wat er nu werkelijk is veranderd in de co-creatiesessies, dat de tunnel eerder wel en nu niet meer nodig, inpasbaar en betaalbaar is. Een verschuiving in de afweging van belangen van fietsers naar andere stakeholders lijkt het meest voor de hand liggend. We voelen ons in dit proces onvoldoende gehoord, het belang van de vele fietsers is onvoldoende meegewogen. Daartegen laten we hier ons bezwaar horen.

Aanleg van de HOV baan vergt grote investeringen in ondermeer de ongelijkvloerse kruising van het Anne Frankplein en andere onderdelen van de route. We willen u met klem vragen om ook voldoende middelen vrij te maken voor een veilige en vlotte kruising voor fietsers op de Kanaalweg van deze nieuwe HOV baan.

Out of the box hebben we gekeken naar de noodzaak om de HOV baan juist hier neer te leggen en mogelijke alternatieven daarvoor. De plannen voor deze busbaan stammen uit 2002; in 2012 is in korte tijd besloten om een busbaan langs de Kruisvaart te leggen. Zijn de mogelijkheden van de busbaan Kruisvaart voor de HOV Zuidradiaal voldoende bekeken? Mogelijk biedt een route voor het HOV via de geplande gecombineerde bus- en trambaan via de Balijelaan – Kruisvaart een oplossing voor de Van Zijstweg – Tellegenlaan: de route via de Balijeburg kruist de fietsroute Kanaalweg wel ongelijkvloers. Mogelijk is die route nu nog erg druk met bussen, maar de komst van de Uithoftram leidt tot een sterke reductie van het aantal bussen via deze route, waardoor voldoende ruimte ontstaat op de route Balijelaan – Kruisvaart. We zijn graag bereid om dit idee verder uit te werken en aan u toe te lichten.

Dank u wel voor uw aandacht.

Raadsinformatieavond 1 september 2015

Marion Ree, Kracht van Utrecht

Het huidige concept voor de NRU doet afbreuk aan de veiligheid, de aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid van Overvecht. Door de wijkfunctie die de NRU in Overvecht vervult, kan de weg feitelijk geen deel worden van een eventuele stadsring.

Tekst volgt.

Jan Korff de Gidts, Kracht van Utrecht-initiatief

Thema Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar / Actieplannen Verkeer

De Kracht van Utrecht is een interdisciplinair team van experts en bewoners van de stad, zonder partij-, bedrijfs- of ambtelijke belangen, die met velen in de stad werken aan innovatieve oplossingen op het gebied van duurzaam ruimtegebruik, mobiliteit, gezondheid en leefbaarheid. Meer info zie www.krachtvanutrecht-initiatief.nl

Utrecht is een prachtige stad in een rijke regio. We hebben een unieke binnenstad en bijzondere landgoederen en parken heel nabij. De stadsregio heeft een sterke economische positie. Deze aantrekkingskracht zorgt ervoor dat steeds meer mensen, waaronder veel studenten, hier na hun studie willen blijven wonen en werken.

Stad en regio zijn de laatste 20 jaar enorm gegroeid. Die groei heeft mooie kanten, maar er is ook een toenemende spanning tussen doelstellingen op het gebied van duurzame stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid.

We herkennen ons in Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en in de gebiedsagenda's die het college heeft samengesteld: De stad is op de goede weg. College, heel veel goede punten.

Het goede nieuws is dat het UAB-perspectief van dit College steeds realistischer wordt.

Vijf aandachtspunten voor de UAB-gebiedsagenda's en de komende nota Slimme Routes Slim Regelen (SRSR) leggen we u als raad voor. Het omvat suggesties om in uw overleg met het College de volgende uitspraken en de vervolgstappen te bepleiten.

1. De opnamecapaciteit van de stad voor meer autoverkeer is bereikt, dat staat in UAB- en College-presentaties 2015 -> Kans voor Utrecht: De groei van het autoverkeer is er uit!

Het goede nieuws dat de gemeente inmiddels ook bevestigt dat de forse groei in meer autoverkeer al vele jaren achter ons ligt. Het autoverkeer aan de Oostkant van de stad groeit niet meer. Aan de Westkant komt de groei van het autoverkeer ook tot stilstand, als ook de uitbreiding van Leidsche Rijn verdere stagnatie oploopt. Mensen kiezen nu al voor een andere manier van reizen.

Ir Arie Bleijenberg, business directeur infrastructuur van TNO zegt het zo in zijn net verschenen boek: Nieuwe Mobiliteit, (Eburon 2015):

In Nederland is nog nauwelijks het besef doorgedrongen dat de groei van het autoverkeer tot stilstand komt. Al in 2005 bereikte het autogebruik in de USA een piek. Omdat dat ver voor de economische crisis lag is de afname niet alleen toe te schrijven aan economische tegenwind.

Kvu-modelexpert Gerard Cats schreef in juni 2015: Ook in NL is de intensiteit van het autoverkeer, sinds 2009, afgenomen. De verkeersmodellen van Rijkswaterstaat voorspellen een enorme groei van > 5 % per jaar, van bijna 80%, tot 2030. Terwijl het Kennisinstituut voor Mobiliteit uitgaat van een veel lagere %-groei, tussen de 0,5 en 1 % per jaar.

Raadsinformatieavond 1 september 2015

Vragen

Bij 1. Wat betekent het tot stilstand komen van de groei van het autoverkeer voor het College en welke kansen biedt dit de stad? Wilt u deze gegevens als uitgangspunt voor SRSR meenemen?

2. Concentraties Roet kunnen alleen omlaag als de gezamenlijke overheden samenwerken om het autoverkeer in, door, rond en naar de stad te beperken; om daarmee nadrukkelijker te voorkomen als stad EU-normen voor luchtkwaliteit te overschrijden.

Bij 2. College, werk als gezamenlijke overheden samen om het autoverkeer in, door, rond en naar de stad te beperken. Om de gezondheidsschade t.g.v. roet te beperken en nadrukkelijker te voorkomen dat de stad EU-normen voor luchtkwaliteit te overschrijdt.

Geef in SRSR aan hoe. Verwerk dit in het Utrechts Energieplan, thema mobiliteit (verkeer zorgt voor 30 % CO₂-emissie).

3. Het College schrijft in verschillende UAB-gebiedsagenda's dat automobilisten veel meer de Ring A12 – A-27 – A2 zou moeten gebruiken om in of uit de stad te komen.

Bij 3.

College, u wilt toch ook niet dat verschuiven van autoverkeersstromen voor een waterbed-effect zorgt, zoals in Kaatstraat en Oudenoord; en dat minister Schultz in zijn handen wrijft, kijk eens de gemeente heeft de 2x7-verbreding nodig?

College, ga er dan ook van uit de Ring een stedelijke/stadsregionale functie heeft (1/3 stadsgericht, 1/3 regionaal, 1/3 doorgaand)(Bron RWS). Als je al het verkeer naar de Ring zou willen verschuiven werk er dan ook aan die 1/3 + 1/3 stadsregionaal autoverkeer te verminderen. Dan heb je aan de huidige capaciteit van de Ring voldoende en kun je met recht zeggen dat je werkt aan toekomstvaste oplossingen.

4. De netwerken van auto en fiets- en OV tezamen lopen in de stad vast. Je kunt niet alles willen. Profileer je nog meer als stad als DE Fiets- en OV-stad van NL.

Bij 4.

College: deelt u de volgende visie:

1. De NS geeft prioriteit aan Intercities, terwijl stoptreinen belangrijker zijn voor de economie. Maar liefst 85 % van alle verplaatsingen is korter dan 20 km. (Bleijenberg, 2015).

2. Faciliteer dan ook (E-)Fietsgebruik in de regio t/m 20 km (Fietzersbond afd Utrecht).

College, werk in SRSR uit welke verkeers- en vervoersbewegingen er nu in, binnen, rond en naar de stad aan de orde zijn en hoe de ontwikkeling van een geïntegreerd vervoerssysteem voor 2030 kan zorgen voor duurzame mobiliteitskeuzes voor de plaats van bestemming (o.a. Binnenstad/Jaarbeurs & Uithof-Rijnsweerd) (overeenkomend met het vierde principe van UAB, 2012).

5. De Utrechtse leefomgeving staat hierdoor onder grote druk. Onze ruimte en onze budgetten zijn schaars. Bleijenberg schrijft anno 2015: "Ringwegen rond steden horen wat hun feitelijk gebruik bij het stedelijk vervoerssysteem, terwijl Ring onder verantwoordelijkheid van het Rijk vallen, dat met een nationale blik naar deze wegen kijkt".

Raadsinformatieavond 1 september 2015

College: Profileer u met open vizier nog meer als Tour-Fiets-OV-stad Utrecht en maak in verbinding met bovenstaande, keuzes, ook op basis van waarden, waar gemeente, provincie en rijk gezamenlijk duurzaam in kunnen investeren. Maak een nieuw verbindend verhaal voor de stad en land, waarin verschillende waarden en betekenissen een plek kunnen krijgen .

College: Maak duidelijk wat je als College en als stad kunt doen om de verbreding van de A27 tot 2x7 rijstroken overbodig te maken; en het ontwerp-wegprofiel van de NRU te beperken, zoals bepleit door KvU-collega uit Overvecht, Marion Ree.

Als U vragen heeft? Dank voor uw aandacht.

A.R. (Aad) Burger, persoonlijk en (eventueel) namens COSBO

Bij het uitwerken van de actieplannen van het verkeer is het volgens de Utrechtse ouderenbonden samenwerkend in het COSBO van belang rekening te houden met het grote aantal oudere verkeersdeelnemers. Het aantal ouderen dat thuis blijft wonen en aan het verkeer deelneemt zal stijgen. Nu telt Utrecht rond de 34.000 inwoners boven de 65 jaar; in 2030 verwacht men dat di er ongeveer 48.000 zullen zijn.

2. Een van de punten waarvoor we aandacht willen vragen is het belang van veilige brede fietspaden. Ouderen voelen zich met het snelle fietsverkeer in de stad vaak onveilig. Brede paden, bij voorkeur in één richting, zullen de veiligheid en het gevoel van veiligheid bevorderen. Dit laatste leidt weer tot zekerder fietsgedrag en mogelijk tot minder eenzijdige ongelukken met oudere fietsers. Daarbij geven brede paden ook ruimte aan kinderbakfietsen en driewielers.

3. Een ander aandachtspunt blijft, en dit wordt gelukkig onderkend in het actieplan voetgangers: toegankelijke voetpaden met goede en voldoende op- en afgang en gelijkmatig vloeroppervlak voor mensen met rolstoel of rollator en mensen die minder gemakkelijk lopen. Zie ook 'Voetpaden voor iedereen' en de 'Toegankelijkheidslijsten' die onder leiding van SOLGU met een aantal belangenbehartigers zijn opgesteld.

4. Voor ouderen – en vele anderen – is het ook van belang dat de verschillende verkeers- en vervoersstromen zo duidelijk mogelijk zijn afgebakend. Shared Space is nogal IN, ook in Utrecht zie je dit vaker. Bij Shared Space is het straatniveau voor de voetganger bijvoorbeeld hetzelfde als voor de fiets en de auto. Wel wordt door markeringen, verschil in kleur van de weg aangegeven wat in principe voor wie bedoeld is. De vraag is hoe veilig dit is...niet alleen voor ouderen maar zeker ook voor kinderen. Wij pleiten er daarom voor dat, zeker in drukke trajecten, nieuw aan te leggen voetpaden duidelijk gescheiden zijn van ander verkeer. Een stoep voldoet hieraan, mits er ook toegankelijke opgangen zijn. NB Mensen die last hebben van kleuren- en nachtblindheid zien kleurverschillen in het wegdek niet. Symbolen soms wel.

5. Verder zien wij graag dat de gevolgen van de verschillende verkeersplannen, waaronder een aantal van de stadsboulevards, voor de doorstroming van het openbaar vervoer (OV) expliciet in beeld worden gebracht. Veel ouderen moeten relatief veel gebruikmaken van het OV (bus en regiotaxi) en hebben daarom extra belang bij een vlotte doorstroming van het OV. Sommigen kunnen natuurlijk fietsen, maar relatief veel anderen zijn voor hun veiligheid en ook in het belang van de andere verkeersdeelnemers beter af in de verschillende vormen van OV.

Raadsinformatieavond 1 september 2015

Rob Nillezen, Stichting Harten voor Sport. Mede ontwikkelaar en uitvoerder van het fietsstimuleringsprogramma Utrecht fietst! op scholen en in wijken.

Geachte gemeenteraad,

De bijdrage van Stichting Harten voor Sport aan uw RIA betreft de actieplannen Utrecht fietst!, Verkeersveiligheid en Voetgangers.

Wij zijn blij dat wethouder Van Hooijdonk en met haar het College van B&W, naast de vooruitstrevende infrastructurele maatregelen, ook nadrukkelijk beleid realiseert om alle Utrechters mee te nemen in de fiets en voetgangers aanpak. Hiermee bouwt Utrecht aan haar ambities voor een Gezonde Stad, met een goed leefklimaat voor alle Utrechters.

De wethouder heeft een uitgebalanceerd pakket aan maatregelen en voornemens opgenomen die Utrechters in de breedte, maar ook specifieke doelgroepen betreft bij het fiets- en voetgangersbeleid. Het activatieprogramma rondom de tourstart liet zien dat Utrechters in alle wijken mee willen doen om van Utrecht een nog mooiere, actievere en veiligere fietsstad te maken. Wij zijn ervan overtuigd dat alleen door samen met de stad vorm te geven aan fiets- en voetgangersambities we in staat zijn duurzame resultaten te boeken. Dat doen we van jong tot oud, met scholen en met bewoners.

Harten voor Sport ervaart dat doelgroepen die vaker kiezen voor de auto of het openbaar vervoer met een duwtje in de rug gebruik gaan maken van de fiets. Eenmaal opgestapt gaat er een wereld aan mogelijkheden open. Dat is goed voor de gezondheid, maar ook voor de inclusiviteit van de ambitie, deze beklijft bij Utrechters van oud tot jong en met alle verschillende culturele achtergronden.

Wij zien een aantal kritische succesfactoren in de aanpak die wij de raad en de wethouder willen meegeven. Eén van de succesfactoren achter het geslaagde activatieprogramma waren de wijkfiestteams. Utrechters die in de wijken op vrijwillige basis actief participeerden om kinderen, jongeren en andere buurtbewoners veiliger en met plezier te laten fietsen. Actieve bewoners zijn de beste ambassadeurs, die moeten we blijven koesteren. Ons advies is dan ook om de betrokkenheid van actieve bewoners bij de uitvoering van de diverse interventies te blijven continueren en dat ook langdurig vol te houden.

Dat laatste geldt ook voor de betrokkenheid van scholen en de daar aanwezige verkeersouders. Alleen met een eenduidig programma en communicatie en langdurige betrokkenheid kunnen we het aanwezige enthousiasme van onderwijs en verkeersouders ten volle laten renderen. Dankzij de verkeersouders waren we in staat om met het sluiten van de verkeerstuin de Utrechtse fietsexamens op maat te continueren in de wijk. Een andere succesfactor, die niet als zodanig staat benoemd in de actieplannen is de interne samenwerking die de Gemeente Utrecht wist te realiseren. Afdelingen Milieu & Mobiliteit, Onderwijs, Sport en Samenleving en Volksgezondheid werkten in gezamenlijkheid aan een integraal programma. Expertise en financiën werden optimaal gebundeld. Ontschotting in optima forma. Hier valt nog meer uit te halen en wij pleiten ervoor om deze aanpak ook binnen de interne organisatie te continueren.

Johannes Krens, Introvationbv en Y&I

Schoon recreatief vervoer moet een van de speerpunten worden in het beleid van de stad Utrecht. De Shweeb is een energieneutraal recreatief vervoerssysteem met een zeer lichte infrastructuur en kan ingezet worden op plaatsen waar zware OV lijnen; tram; bus; trein niet haalbaar zijn. Ook kunnen P+R verbindingen gemakkelijk met de binnenstad verbonden worden. Voorbeeld P&R Westraven–Jaarbeurs–Binnenstad. Tot nu toe duikt deze innovatie nergens op in de evaluatie van stadsgesprekken of in de actieplannen Utrecht Schoon en Bereikbaar. De vraag is waarom.

Tekst volgt.

Raadsinformatieavond 1 september 2015

Wim van Vugt namens wijkraad Zuidwest aanwezig, maar neemt niet het woord in plaats daarvan de tekst van een brief aan de raadsleden.

Naar aanleiding van de Raadsinformatieavond van 1 september over de Actieplannen 2015–2020 en de UAB gebiedsagenda's wil de wijkraad Zuidwest met deze brief schriftelijk reageren op de Gebiedsagenda Zuidwest.

De wijkraad Zuidwest is al vanaf begin dit jaar betrokken bij deze 2 onderwerpen en heeft op 7 maart 2015 een advies Gebiedsagenda Zuidwest en in juli een zienswijze op het Voorlopig Ontwerp HOV-baan door Transwijk ingediend. Intussen heeft de gemeente Utrecht een reactie op ons advies op de Gebiedsagenda Zuidwest gegeven. Beide documenten van de wijkraad Zuidwest zijn als bijlages aan deze brief toegevoegd. Als wijkraad Zuidwest vinden wij het belangrijk de volgende punten speciaal onder uw aandacht te brengen omdat wij van mening zijn dat deze punten tot op heden nog onvoldoende of nog niet zijn beantwoord.

1. Het is onduidelijk voor de wijkraad of er een bushalte komt bij kruising Lomanlaan/ Koningin Wilhelminalaan bij de HOV-busbaan Transwijk.
2. In de periode 2015–2020 is geen project gepland om de maximumsnelheid op de Beneluxlaan te verlagen naar 50 km/u. De wijkraad Zuidwest wil graag de argumenten weten waarom is besloten dit niet te doen. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid, verkeersveiligheid en luchtvervuiling is het voor de wijkraad Zuidwest niet meer dan logisch om de maximumsnelheid te verlagen, zeker als dit geen grote kosten met zich meebrengt.
3. Voor de wijkraad is het onduidelijk hoe de gemeente Utrecht de samenhang in verkeerstromen tussen de grote verkeersknooppunten in Zuidwest in kaart gaat brengen/heeft gebracht en bewaakt. Als antwoord geeft de gemeente Utrecht dat het bewaken van de samenhang onderdeel zal zijn van Slimme Routes, Slim Regelen maar dit is verder nog niet concreet ingevuld.
4. Dit punt ligt in het verlengde van het vorige punt. In het kader van de gebiedsagenda Zuidwest en Zuid zullen binnenkort de projecten Socrateslaan, 5 Meiplein en Anne-Frankplein starten en neemt de wijkraad Zuidwest aan dat deze projecten in dezelfde periode worden uitgevoerd. Voor de wijkraad Zuidwest is echter onduidelijk wat de effecten zullen zijn op de afhandeling van verkeer op de belangrijke verkeerswegen in Zuidwest. Een voorbeeld hiervan is dat verkeer met bestemming Jaarbeurs dat vanaf de A12 de stad inrijdt mogelijk te maken krijgt met nog meer opstoppen als gevolg van de bouwwerkzaamheden op Socrateslaan, 5 Meiplein en Anne-Frankplein.
 - a. Het bestemmingsverkeer richting Jaarbeurs maakt gebruik van het Europaplein, en passeert dan ook het Anne-Frankplein.
 - b. Dit verkeer kan als alternatieve route de Beneluxlaan, het 5 Meiplein naar het 24 oktoberplein rijden. Vanaf daar kan dan weer de richting Jaarbeurs worden gekozen.
5. Als wijkraad Zuidwest zijn wij niet overtuigd om de Marco Pololaan in te richten voor éénrichtingsverkeer. De Marco Pololaan is namelijk een belangrijke ontsluitingsweg voor Kanaleneiland-Zuid en om deze laan in 1 richting af te sluiten is onlogisch. De alternatieven om verkeer af te handelen via de Amerikalaan, dat een woonstraat is en de Rooseveltlaan, dat is ingericht om juist doorgaand verkeer te ontmoedigen zijn in onze ogen niet realistisch. Daarnaast willen u graag meegeven om de onderwerpen luchtvervuiling, geluidsoverlast en de verdwijning van groen bij de uitvoering van de eerder genoemde projecten bij bewoners gevoelige punten zijn die tijdige en zorgvuldige communicatie naar en overleg met bewoners vereisen. Tot slot. Zorgvuldige communicatie houdt volgens de wijkraad Zuidwest in dat ontwerpen op de website van de gemeente Utrecht goed te vinden zijn, papieren versies van ontwerpen tijdens inspraakavonden beschikbaar zijn en het informeren en uitnodigen van bewoners niet alleen digitaal gebeurt maar ook via wijkberichten in de brievenbus of via huis-aan-huisbladen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien graag uw reactie met belangstelling tegemoet.

Namens de Wijkraad Zuid-West,

Astrid van Maarseveen, Voorzitter wijkraad Zuidwest,

Raadsinformatieavond 1 september 2015

Bijlage 1: Advies gebiedsagenda Zuidwest 7 maart 2015

Geacht College, beste Lot,

Op 20 januari heeft de Gemeente Utrecht aan de wijkraden van Utrecht de presentatie Slimme Routes, Slim Regelen gegeven. Op 18 februari heeft de gemeente Utrecht de gebiedsagenda Zuidwest en Zuid aan de wijkraad Zuidwest gepresenteerd. De wijkraad Zuidwest is blij dat de gemeente Utrecht voor dit belangrijke onderwerp de wijkraden vroegtijdig informeert en betreft. Na kennis te hebben genomen van de gebiedsagenda en de oplegnotitie gebiedsagenda van 19 februari wil de wijkraad Zuidwest haar mening kenbaar maken en u adviseren over de volgende onderwerpen:

1. Aandachtspunten en ontwerpgegevens voor Zuidwest.
2. Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar maar wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit? En zet meer in op vergroening van hoofdverkeersroutes.
3. Denken vanuit de verkeersdeelnemer is prima maar hoe past de bewoner van Zuidwest (en Utrecht) in de verdere uitwerking van de gebiedsagenda?

Aandachtspunten en ontwerpgegevens voor Zuidwest

De gemeente geeft in haar gebiedsagenda een opsomming van cruciale projecten (hoofdstuk 4). De wijkraad kan zich vinden in deze lijst maar wil in dit advies extra aandacht vragen voor de volgende punten.

1. Samenhang tussen cruciale projecten voor UAB Zuidwest. Bij het verder ontwerpen en uitvoeren van deze projecten zal de gemeente zich moeten realiseren dat deze projecten met elkaar samenhangen. De gemeente Utrecht geeft zelf al aan dat voor het afhandelen van autoverkeer een samenhang bestaat tussen Vondellaan, 't Goylaan en de Europalaan Zuid (die al overbelast is). In de ogen van de wijkraad moet deze samenhang nog groter worden gezien en wel tussen de volgende 9 grote verkeersknooppunten in Zuidwest:

a. 24 oktoberplein met aftakkingen naar de Drs. Martin Luther Kinglaan, Beneluxlaan, Weg der Verenigde naties en Pijperlaan.

b. Kruising Weg der Verenigde Naties en Overste den Oudenlaan.

2

c. Anne Frankplein met aftakkingen naar Koningin Wilhelminalaan – Churchilllaan, Koningin Wilhelminalaan–Balijelaan–Vondellaan, Europalaan Noord en Overste Den Oudenlaan.

d. Europaplein met de aftakkingen naar Beneluxlaan, Europalaan–Noord, Beneluxlaan–Socrateslaan–'t Goylaan en Europalaan Zuid.

e. 5 meiplein met aftakkingen naar Churchilllaan, Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan.

f. Kruising Croeselaan – Vondellaan

g. Kruising Balijelaan – Rijnlaan

h. Kruising Rijnlaan – Socrateslaan

i. Station Vaartsche Rijn als knooppunt aan Vondellaan en Jutfaseweg.

Door op deze manier te kijken naar deze 9 belangrijke verkeersknooppunten kan de gemeente bepalen hoe deze verkeersknooppunten op elkaar en op hun omliggende straten/buurt inwerken. De gemeente Utrecht kan ook bepalen wanneer de projecten, die in de gebiedsagenda en in dit advies zijn genoemd, kunnen worden uitgevoerd.

De wijkraad Zuidwest wil de gemeente Utrecht er tevens op wijzen dat er ook samenhang bestaat tussen enkele van de bovengenoemde knooppunten met knooppunten die buiten Zuidwest liggen (het Westplein is hier een voorbeeld van). Het is belangrijk deze samenhang ook mee te nemen in de verdere uitwerking van alle 6 gebiedsagenda's, zoals genoemd in Slimme Routes, Slim Regelen. Onze oproep ligt daarmee in het verlengde van het "Advies zes wijkraden inzake Uitvoeringsagenda Mobiliteit en luchtkwaliteit" van 14 november 2014.

Raadsinformatieavond 1 september 2015

2. Croeselaan. De gemeente Utrecht is op dit moment bezig met een nieuw ontwerp voor de Croeselaan ten noorden van de kruising met de Van Zijstweg. De wijkraad ziet hier 4 belangrijke ontwerpopgaven:

- a. Houd bij het ontwerp zoveel mogelijk rekening met de veiligheid van de voetgangers en fietsers en probeer deze twee verkeersgroepen zoveel mogelijk te scheiden van het auto- en busverkeer.
- b. De verkeersveiligheid op de kruising Croeselaan – van Zijstweg en de aansluiting op de Croeselaan ten zuiden van deze kruising blijft een aandachtspunt. Afstemming met het comité Van Zijstweg en de Facebook community Croeselaan Veilig is hier essentieel.
- c. Het uitgangspunt voor het verdere ontwerp dient te worden uitgegaan van een de 2 x 1 rijbaan voor de van Zijstweg. Afstemming met het comité Van Zijstweg is hier essentieel.
- d. Veel bewoners van de Croeselaan en Dichterswijk hebben de verwachting dat de Croeselaan verkeersarmer en daarmee aantrekkelijker wordt. De wijkraad wil dit punt bij de gemeente onder de aandacht brengen. Verder zou de gemeente moeten overwegen de Croeselaan ten zuiden van de kruising Van Zijstweg – Croeselaan in te richten als een 30 km/u weg.

3

3. Ringpark Dichterswijk initiatief. De wijkraad mist dit initiatief als mobiliteitsopgave in de gebiedsagenda en zou graag zien dat dit wordt toegevoegd. Het Ringpark is een belangrijke toekomstige verblijfsruimte in Dichterswijk waarbij voetgangers en fietsers het uitgangspunt moeten zijn.

Daarnaast is dit een initiatief van de bewoners uit Dichterswijk, een schoolvoorbeeld van participatie. De mogelijkheid voor de gemeente om nauw samen te werken met de initiatiefnemers en de bewoners rondom Ringpark moet de gemeente Utrecht niet aan zich voorbij laten gaan.

4. Anne Frankplein en 5 mei plein. De wijkraad verwijst hier naar haar advies van 5 februari betreffende het Anne Frank plein en 5 mei plein. De wijkraad wil nogmaals de volgende aandachtspunten noemen.

- a. 5 mei plein. Bij het uitvoeren van de HOV –Zuidradiaal zullen de tramlijn en de busbaan elkaar kruisen.
- b. Anne Frankplein. Zowel vanuit oogpunt van automobilist en fietser is dit een onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk plein.

5. HOV–Zuidradiaal. De Wijkraad ziet vooral 2 complexe ontwerpopgaven voor het Anne Frankplein en het 5 mei plein, zie verder opmerking 4. Een halte bij de kruising Koningin Wilhelminalaan, van Bijniershoeklaan en Lomanlaan vergroot de bereikbaarheid van de binnenstad voor bewoners uit Transwijk.

6. Verbinding tussen Europalaan en Kanaalweg. De Merwedekanaalzone zal zich de komende jaren verder ontwikkelen. Voor een goede ontsluiting van dit gebied stelt de wijkraad voor om minimaal 2 verbindingen aan te leggen tussen de Europalaan Noord en de Kanaalweg, bijvoorbeeld ter hoogte van de Koeriersterlaan en de Westdijklaan. Deze verbindingswegen moeten vooral ruimte geven aan voetgangers en fietsers. De bereikbaarheid voor de auto en de parkeergelegenheid in de Merwedekanaalzone moet als onderwerp niet worden onderschat. Dit is helaas bij de ontwikkeling van het City Campus Max complex wel gebeurd.

7. Parkeerproblemen rondom City Campus MAX complex en Winkelcentrum Kanaleneiland Centrum. De wijkraad mist deze 2 onderwerpen als cruciale projecten en vooral voor het winkelcentrum Kanaleneiland, dat in de gebiedsagenda terecht wordt gezien als een belangrijke verblijfsruimte in Kanaleneiland.

8. Beneluxlaan. Zoveel mogelijk instellen van 50 km/u voor hoofdverkeersroutes zoals de Beneluxlaan en instellen 30 km/u voor andere routes, De wijkraad is blij dat de Beneluxlaan expliciet is genoemd in de gebiedsagenda.

9. P+R Westraven. De wijkraad adviseert hier om een stalling van OV fietsen te realiseren.

10. De bus tangent door Kanaleneiland (buslijn 7). Op basis van het kaartje op pagina 7 lijkt het erop dat de buslijn 7 in het niets eindigt. Hopelijk is dit een foute voorstelling van zaken. Voor de wijkraad Zuidwest is dit een belangrijk punt. In de zomer van 2014 heeft de wijkraad de gemeente erop gewezen dat

4

de bereikbaarheid van het centrum voor Utrecht voor bewoners uit Kanaleneiland, door het eindigen van buslijn 7 bij de Jaarbeurs, al achteruit is gegaan.

Raadsinformatieavond 1 september 2015

11. Tramlijn Beneluxlaan en Europalaan. Tijdens de presentatie van de gebiedsagenda aan de wijkraad op 18 februari is er bij de wijkraad onduidelijkheid ontstaan over deze 2 tramlijnen. De wijkraad begrijpt dat voor de bereikbaarheid van de Merwedekanaalzone en voor een goede verbinding tussen Utrecht en Nieuwegein deze tramlijn nodig is. Tegelijkertijd is de wijkraad bezorgd wat deze nieuwe tramlijn voor gevolgen kan hebben voor de tramverbinding over de Beneluxlaan. Is deze tramverbinding economisch wel rendabel? Zo niet, kan er dan worden besloten om de tram over Beneluxlaan minder frequent te laten rijden? De bewoners van Kanaleneiland zullen dit ervaren dat (opnieuw) de bereikbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor hun wijk afneemt.

12. Rondje Stadseiland. De wijkraad juicht het toe dat de gemeente verder gaat met het ontwikkelen van deze belangrijke wandel- en fietsroute. De kruising tussen de Kanaalweg en Doctor M.A. Tellegenweg bij Villa Jongerius is inderdaad een aandachtspunt.

Tot slot wil de wijkraad nog 2 opmerkingen maken.

Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar maar wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit? En zet meer in op vergroening van hoofdverkeersroutes. Het huidige document bevat geen enkele verwijzing naar het onderwerp luchtkwaliteit en hoe dit onderwerp wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de gebiedsagenda Zuidwest (en Utrecht). De wijkraad heeft namelijk kennis genomen van de volgende kaart afkomstig uit het VMU Utrechts gezondheidsprofiel 2014 die laat zien wat de luchtkwaliteit is in de stad Utrecht. Voor Zuidwest valt op dat de luchtkwaliteit aan de Europalaan en Drs. Martin Luther Kinglaan t.o.v. van de andere hoofdroutes in Zuidwest slechter is (donkerblauw en rood). Dit baart de wijkraad Zuidwest zorgen omdat deze twee routes expliciet zijn genoemd in de gebiedsagenda.

5

De wijkraad ziet graag dat luchtkwaliteit als onderwerp wordt meegenomen. Ook wil de wijkraad de gemeente vragen zich in te zetten op vergroening van de hoofdverkeersroutes die mogelijk kunnen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Zuidwest en Utrecht.

Denken vanuit de verkeersdeelnemer is prima maar hoe past de bewoner van Zuidwest (en Utrecht) in de verdere uitwerking van de gebiedsagenda?

Het uitgangspunt van deze gebiedsagenda gaat uit van de verkeersdeelnemer maar de wijkraad vindt dat de rol van de bewoner van Utrecht is onderbelicht.

Wat betreft de verkeersdeelnemer als voetganger. De wijkraad wil hier onderstrepen dat inwoners van Zuidwest en Utrecht steeds ouder worden en dat bij het verder uitwerken van de ontwerpen hier meer rekening moet worden gehouden, bijvoorbeeld bij het afstellen van de verkeerslichten of bij het inrichten van overstappen bij knooppunten waar meerdere vervoersvormen op elkaar aansluiten.

De uitvoering van het grootste gedeelte van deze plannen zal van grote invloed zijn de belevingswereld van de wijkbewoners van Zuidwest. Het is daarom zeer belangrijk dat er echte dialogen met de bewoners gaan plaatsvinden bij de verdere uitwerking en uitvoering van deze projecten. Bij de gebruikelijke participatie en inspraakprocedures moet worden voorkomen dat deze bijeenkomsten leiden tot een geforceerd samenzijn tussen bewoners en gemeente.

De wijkraad roept daarom het college en de professionals dan ook om naast de wijkbewoners en/of bewonersgroepen te gaan staan en samen met hen de verdere plannen te ontwikkelen. Dit geldt bijvoorbeeld bij de verdere ontwikkeling van het Ringpark Dichterswijk initiatief, de Croeselaan en Van Zijstweg.

De gemeente Utrecht heeft al een eerste goede stap gezet in deze richting door een interactieve kaart op Utrecht.nl te zetten en bewoners te vragen deze kaart in te vullen. De gemeente Utrecht kan in de ogen van

Raadsinformatieavond 1 september 2015

de wijkraad Zuidwest zich nog wel extra inspannen om de bewoners van Utrecht en Zuidwest over deze kaart te informeren om zo nog meer informatie bij bewoners op te halen.

Graag zien wij uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Namens de Wijkraad Zuid-West,

Astrid van Maarseveen, voorzitter

Bijlage 2: Zienswijze op busbaan juli 2015

Geacht college,

De wijkraad Zuid-west ontving per brief d.d. 16 juni 2015, kenmerk REO 14.031682 uw antwoord op ons advies inzake het bestemmingsplan HOV-baan Transwijk d.d. 27 maart 2014.

Er is bij ons geen behoefte nader in te gaan op het bestemmingsplan in enige zin, maar in onze correspondentie bespraken wij ook een aantal punten betreffende het voorlopig ontwerp busbaan Transwijk/Kanaleneiland, waartoe het bestemmingsplan de ruimte geeft.

Het onderstaande gelieve u te zien als een zienswijze van de wijkraad inzake dit ontwerp.

Marco Pololaan

Wij wensen terug te komen op uw antwoord betreffende het kruispunt Churchillaan/Marco Pololaan, in het bijzonder het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Marco Pololaan.

In uw antwoord gaat u ervan uit, dat onze zorgen het doorgaande verkeer Trumanlaan-Marco Pololaan betreffen. Dit is echter geenszins het geval. Waar het ons om gaat is de ontsluiting van Kanaleneiland-Zuid vanaf de doorgaande verkeersader Churchillaan.

Onze argumenten zijn de volgende:

1) De Marco Pololaan is ontworpen als ontsluitingsweg voor Kanaleneiland-Zuid. Deze in 1 richting afsluiten is een onlogische zaak.

2) De door ons gehoorde alternatieven kunnen ons niet overtuigen:

– de Amerikalaan tussen Marco Pololaan en Beneluxlaan is een woonstraat waar op korte termijn de uitrit van een parkeergarage van werk- en bezoekslocaties ook zijn ruimte zal vragen, wat zich slecht met een ontsluitingsweg verdraagt. Bovendien is de afrit van de Beneluxlaan naar de Amerikalaan onoverzichtelijk en dus bij veel doorgaand verkeer gevaarlijk.

– de Rooseveltlaan is de begeleidingsweg van de ARK-zone met speelvoorzieningen voor de huizen aan de andere zijde van de weg. Door hoge verkeersdrempels is doorgaand verkeer op deze weg recentelijk ontmoedigd. Het desondanks bestaande hardrijdende verkeer over de Rooseveltlaan (onder de brug door) – Amerikalaan moedigt niet aan op deze route nog meer nadruk te leggen.

– wil men de wijk in via de Vasco da Gamalaan, dan stuit men op het daar gelegen winkelcentrum, dat veel parkeerbewegingen oplevert. Deze omgeving wordt verkeertechnisch nu al als onveilig ervaren.

3) Tenslotte als derde argument: op de bedoelde plek ligt nu al een busbaan en vinden de bedoelde verkeersbewegingen plaats, zonder dat dit tot problemen leidt.

Naar onze mening pleiten deze argumenten tot het handhaven van 2-richtingverkeer op de Marco Pololaan. Busontsluiting Transwijk

Vervolgens willen wij nog ingaan op de kwestie van de bushalte op de Kon. Wilhelminalaan hoek Lomanlaan.

Wij zijn verheugd over uw antwoord, dat overeenkomt met het antwoord, dat wij d.d. 12 juni met kenmerk 15.503629 ontvingen op ons advies inzake het 5 Meiplein en Anne Frankplein.

Echter constateren wij wel, dat wij van uw college d.d. 29 mei 2015 onder kenmerk 15.504012 een antwoord ontvingen inzake de wijkraadadviezen UAB-gebiedsagenda's, dat juist de plaatsing van de bedoelde halte afwijst. Is hier sprake van een nadere overweging van uw college, dat nu tot een andere conclusie leidt?

Gezien deze verschillende reacties zijn wij graag aangesloten op de wijze, waarop uw discussie met de Provincie hierover zich ontwikkelt.

Verkeersdoorstroming

Raadsinformatieavond 1 september 2015

Zoals wij al vermeldden in ons advies d.d. 7 maart 2015 inzake de gebiedsagenda UAB voor Zuid-west maken wij ons zorgen over de integraliteit van de aanpak van de verkeersdoorstroming. U zegde hierop toe ons nader te betrekken bij de uitwerking van SRSR.

In het kader van de aanleg van de busbaan gaan twee van de door ons genoemde negen knooppunten op de schop. Bewoners kunnen hier op twee wijzen overlast van ondervinden: verminderde bereikbaarheid van hun buurt en spontaan ontstane sluiproutes door hun buurt. Met nadruk vragen wij u dan ook bij de uitwerking van SRSR dit aspect mede met ons te overleggen.

Groenvoorziening

Als laatste punt komen wij nog terug op de groenvoorziening.

U geeft aan uiteindelijk tot een groener inrichting te komen dan nu bestaand. Tegelijkertijd constateren wij, dat vooral in de eerste fasen veel groen zal verdwijnen. Aangezien dit bij een deel van de bewoners een zeer gevoelig punt is, adviseren wij u voorafgaand aan de concrete werkzaamheden in ruime mate bewoners en omwonenden voor te lichten over de plannen en de eindsituatie.

Met belangstelling zien wij uit naar uw reactie.

Namens de Wijkraad Zuid-west

A. van Maarseveen,

Voorzitter.