

Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

| | |
|--|---|
| Raadsinformatiebijeenkomst | 7 april 2016 |
| Voorzitter | Bouchra Dibi |
| Tijd | 21.30 – 22.30 uur |
| Zaal | Raadzaal |
| Soort Bijeenkomst: | Bespreken raadsvoorstel |
| Werkvorm bijeenkomst | Regulier |
| Geagendeerd door: | Ruben Post (PvdA) en Indra te Ronde (D66) |
| Doel van de bijeenkomst | De raad hoort graag de mening van betrokkenen en wordt graag breed geïnformeerd. |
| Betrokken ambtenaren/ Presentatoren | Christiaan Kwantes (presentatie) |
| Meepraters | John Buitink – Laat Lunetten Niet Stikken Jan Korff de Gids – Kracht van Utrecht-initiatief Gerard Cats – Kracht van Utrecht-initiatief Martijn Kragtwijk – Bewonerscommissie Seringstraat <i>(presentatie)</i> Arno van Dijk – TLN en EVO Peter van Bekkum – Fietsersbond Utrecht Anton Verbunt – POU Jeannine van Bree – Natuur en Milieufederatie Utrecht Bouwe van den Ende – Verkeersgroep Pijlsweerd Gert-Jan Waterink – Bewonerscommissie Fort Blauwkapel Roos de Haan – Wijkraad West Gerard van Wakeren – Wijkraad Noordwest Jurjen Lerou – Ronduit Weg <i>(presentatie)</i> Jacques Blommendaal – Centrummanagement Utrecht (CMU) Annette van den Bosch – Wijkraad Overvecht Marion Ree |
| Portefeuillehouder(s) | Lot van Hooijdonk |
| Aanwezige griffiemedewerker(s) | Aveline & Brigitte |
| Programma | Aanbieden brief bewonersverenigingen in en om de Straatweg Meepraters aan het woord Vragen raadsleden |
| Vervolg | De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte op 21 april. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerst volgende raadsvergadering. |

Onderwerp en doel van de bijeenkomst

De gemeente omschreef de plannen voor verkeer en vervoer voor komende jaren. De beleidsnota heeft als titel: Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De raad wil weten wat inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden van de nota vinden. Bij deze bijeenkomst bent u welkom als meeprater.

Motivatie Ruben Post (PvdA)

De nieuwe beleidsnota verkeer en vervoer zet de kaders neer voor de komende jaren. De PvdA vindt het daarom belangrijk wat bewoners en andere belanghebbenden vinden van deze nota, voordat ze hier het politieke debat over voeren.

Motivatie Indra te Ronde (D66).

Het college heeft het gemeentelijke verkeer- en vervoersplan SRSRSB aangepast na de consultatieronde, en dit plan nu als voorstel toegestuurd aan de raad. Dat thema's als bereikbaarheid, keuzemogelijkheden uit de verschillende verkeersmodaliteiten, gezonde lucht en een prettige leefomgeving enorm leven in Utrecht, als sterk groeiende stad, blijkt wel aan de veelheid aan (en kwaliteit van de) reacties tijdens de consultatieronde. Graag gaat de fractie van D66 in gesprek met bewoners en belanghebbenden om van hen te vernemen wat hun reacties zijn op het huidige plan.

Daarnaast heeft D66 specifiek vragen over de aspecten verkeersveiligheid, economische impact, en prioritering van de fysieke uitvoeringsprojecten (beschreven in paragraaf 6.2) en van de randvoorwaardelijke zaken (o.a. beschreven in paragraaf 6.4). D66 krijgt hier graag een ambtelijke toelichting over.

Bijdragen

Bijdrage John Buitink – Laat Lunetten Niet Stikken

Inspraakreactie RaadsInformatieAvond, 7 april 2016

Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Een lovenswaardig mobiliteitsplan zeker de aanbeveling om dit uit te voeren.

Het plan kan o.i. nog beter worden door het nadrukkelijk faciliteren van de 'last en first mile' van het woon-werk verkeer tussen woonwijk en snelweg.

Wat we in grote lijnen lezen is:

1. in het plan ligt het accent op het verplaatsen van het autoverkeer van binnenstad naar de binnenstedelijke ringweg waarbij vervolgens het autoverkeer gefaciliteerd wordt om via de kortste route de Ring Utrecht te gebruiken.

2. Om het gebruik van deze ring beter te benutten voor de stad wordt de binnenstedelijk ring minder aantrekkelijk gemaakt als 'by-pass' voor de Ring Utrecht. De binnenring krijgt dan een duidelijke functie om woonwijken met elkaar te verbinden.

3. Voor binnenstedelijk verkeer worden modaliteiten als lopen, fietsen en OV sterk gefaciliteerd.

Welk effect heeft dit nog meer dan de genoemde –wenselijke– effecten in het plan:

1. Een concentratie van autoverkeer ontstaat bij de toeleidingswegen naar de oprit van de Ring Utrecht. In het plan wordt de Europaweg genoemd. Op de Waterlinieweg bij de aansluiting op de A12 is dat nu al dagelijks het geval. Voorstelbaar is dat in de toekomst hier nog meer congestie te verwachten is.

2. Andersom zal na de afritten van de snelweg ook filevorming ontstaan op de stedelijke binnenring en de toegangswegen tot de wijk en in het begin van de wijk.

(Om terugslag van dit verkeer op de snelweg te voorkomen zal in het nieuwe ontwerp wellicht zijn voorzien in de lengte van de afrit wat onderdeel uitmaakt van de snelweg.)

Een effect van de verbreding van de Ring Utrecht is:

1. Op de snelweg, in het begin betere en later in de tijd weer afnemende, een mindere rem op de doorstroming van het verkeer, tijdens de spits.

2. De stagnatie van het verkeer verplaatst zich van de snelweg naar het onderliggend wegennet tot en met in de woonwijken.

Het mobiliteitsplan voorziet ook in het faciliteren van andere modaliteiten voor reizen naar buiten de stad.

Vraag is of dit voldoende is en aansluit bij de wensen van de reiziger. Met name voor de woon-werk reiziger die juist gekozen heeft voor het wonen in een wijk zoals Lunetten. Dicht bij het landelijk wegennet zodat willekeurige andere plaatsen in het land snel bereikbaar zijn. Vooral als je voor het bereiken van de bestemming of steeds een andere bestemming de keuze van de auto de beste optie is omdat landelijk het netwerk van met name het openbaar vervoer te weinig verdicht is en in tijd beperkt beschikbaar en meer reistijd vraagt.

Het Kwaliteitsinstituut Mobiliteit (KIM) heeft onlangs een aantal mogelijke scenario's beschreven voor een situatie waarbij de drempel om een auto te gebruiken omlaag gaat. Dit is het geval bij schonere motoren, zoals elektrisch aangedreven auto's en zelfsturende auto's. Een belangrijke component voor een scenario is of een auto in de toekomst privé bezit blijft of dat de auto gedeeld bezit of zelfs openbaar bezit wordt. Blijven we bij de huidige vorm waarbij de auto privé bezit is (vooral nog is dat de meest realistische) dan is de verwachting dat het aantal auto's dramatisch toeneemt.

Dit heeft dan vooral gevolgen voor het ruimteaspect in de wijken: parkeercapaciteit en het vermogen van de wegen in de wijk en onderliggend wegennet om te voorzien in doorstroming naar de Ring Utrecht.

Mogelijk eindbeeld: wij wonen op een parkeerplaats!

Een oplossing kan zijn dat de auto, door een keuze voor ander stedelijk vervoer, vooral gebruikt wordt op de snelweg, bij de snelweg te parkeren en dat de 'last en first mile' vooral door fiets en lopen gefaciliteerd wordt. Het huidige plan kan met maatregelen die de parkeerdruk en druk op de wegen in de wijken zoals Lunetten terugbrengt, versterkt worden en daarmee meer toekomst vast.

Wij adviseren de raad om inspanningen te verrichten het mobiliteitsplan met voornoemde te verrijken.

Bijdrage Gerard Cats – Kracht van Utrecht-initiatief

SRSRSB en rijkswaterstaat

Inspiraakreactie voor de raadsinformatieavond SRSRSB, 7 april 2016
Gerard Cats, Kracht van Utrecht

Namens de Kracht van Utrecht wil ik ingaan op de verhouding met rijkswaterstaat. Ik doe dat aan de hand van de inspraakreactie van rws. Onze eerste drie punten gaan erover dat rws zich ten onrechte zorgen maakt. En passant wijzen die punten erop dat verbreding van de ring zonde van het geld is. De laatste twee punten richten zich op wat u, Utrecht, kunt doen om Utrecht uitstekend bereikbaar en leefbaar te maken.

1. "Draaischijf"? Dan 80!

Rws houdt vast aan het frame dat de hoofdwegen rond Utrecht de draaischijf van Nederland vormen. Ze presenteert dit frame alsof het een feit is. Utrecht is echter niet de draaischijf, maar het centrum van het land. Maar goed, als rws wil vasthouden aan het draaischijfframe: In Utrecht zijn we in de gelukkige positie dat we een werkende draaischijf hebben, in het Spoorwegmuseum. Ga daar eens kijken. U zult zien dat een voertuig de draaischijf voorzichtig en langzaam oprijdt, dan de juiste afslag zoekt, en er langzaam en voorzichtig weer afrijdt. Laat rws dat dan ook doen met "draaischijf" Utrecht: langzaam erop, langzaam eraf. Niet dus 100 km/u, maar hoogstens 80. Dat is in alle opzichten beter: voor het milieu, voor de veiligheid, en óók voor de doorstroming. De doorstroming verbetert door 80 zodanig dat de hele reconstructie van de ring overbodig wordt (nog in het midden latend of die nodig is bij 100). Dat het effect zo groot is komt doordat bij 80 de snelheidsverschillen, met name met het vrachtverkeer, veel en veel kleiner zijn. Weven verloopt dan veel soepeler en er gebeuren veel minder ongelukken. Met 80 kan de ring prima functioneren als omleidingsroute om autoverkeer door de stad te verminderen. 80 zorgt voor een goed functionerende ring.

2. Bereikbaarheid? Juist door minder auto in de stad!

Rws maakt zich zorgen over de doorstroming op de hoofdwegen rond Utrecht en daarmee over de bereikbaarheid van de stad. Dat slaat nergens op. De bereikbaarheid van de stad hangt tegenwoordig af van OV en fiets. Niet van de doorstroming op de hoofdwegen, omdat die alleen over auto gaat. Naarmate er meer auto's op de snelwegen rijden zullen er ook meer auto's de snelweg willen verlaten, de stad in. De stad raakt verstopt. De kostbare ruimte, zo hard nodig voor OV, fiets, voetganger, wordt bezet door improductief staal. Fietsers en OV-reizigers zorgen voor een goed functionerende ring.

3. Verkeersmodellen: De pot verwijt de ketel.

Rws is bang dat het voornemen van het college om autoverkeer zo lang mogelijk op de ring te houden leidt tot congestie op het hoofdwegennet, en beweert die angst te delen met de provincie. Dat is interessant, want het college heeft juist met het verkeersmodel van provincie en rijk uitgerekend dat dat niet het geval zal zijn. Rws vertrouwt haar eigen modellen dus niet. Waarom zou je die dan wel vertrouwen als het gaat om het doorrekenen van 2x7? In SRSRSB wordt gerekend met een verbrede ring, maar die verbreding is niet nodig voor SRSRB - de verkeersintensiteit op de ring is gelijk, met of zonder SRSRSB. Er is toch al geen objectieve reden voor die verbreding, zoals de MKBA ervan heeft aangetoond. Overigens delen wij de mening dat te zijner tijd verdiepingsslagen met behulp van een dynamisch model nodig zijn.

4. De functie van het wegennet.

Rws spreekt enkele malen van een "goed functionerend wegennet"; het college van een "goed functionerende ring". Voor ons functioneert een wegennet pas goed als het het verkeer dat ervan gebruik moet maken faciliteert, en het andere verkeer juist ontmoedigt. Door ontmoediging van

onnodig autoverkeer realiseer je immers een uitstekende autobereikbaarheid. Helaas zullen er altijd mensen zijn die onnodig in de auto stappen en zo het autoverkeer dat wel nodig is frustreren. Het is de taak van de wegbeheerder ervoor te zorgen dat die mensen geen misbruik blijven maken van de weg. Daarom moet de wegbeheerder beperkingen opleggen. Dat zal ooit wel in de vorm van rekeningrijden gaan gebeuren, maar tot die tijd is de file de beste remedie tegen de file. Ontwerp een wegennet niet voor de topintensiteit, maar voor de benodigde capaciteit. De écht nodige capaciteit.

5. Afritdosering.

Om het misbruik van het snelwegennet (zie het vorige punt) te ontmoedigen staan niet alleen het rijk, maar ook de gemeente middelen ter beschikking. Eén waarvoor KvU al vele jaren pleit is afritdosering. Laat in de ochtendspits maar mondjesmaat auto's vanaf de snelwegen toe de stad in. Dat stimuleert forenzen van buiten naar binnen de stad om de reis naar de stad met fiets of OV te nemen of de auto buiten de stad te parkeren. In alle opzichten is dat gunstig (een herhaling van de argumenten onder punt 1: milieu, veiligheid, doorstroming). Door afritdosering alleen in de ochtend toe te passen beperkt u de weerslag van deze maatregel op uw eigen burgers, die immers in de ochtend de stad overwegend zullen willen verlaten.

Conclusie

Laat u niet afschrikken door rws. Die heeft een eigen agenda. Utrecht moet vooral opkomen voor eigen burgers en economie. Kies voor een goed bereikbare stad, schoon, veilig, levendig, kortom leefbaar.

Bijdrage Jan Korff de Gids – Kracht van Utrecht-initiatief

Namens de Kracht van Utrecht ga ik in op enkele punten uit de door het College gewijzigde nota, de diepgaande weerstand in de stad tegen de verbreding van de A27 en de gegroeide inzichten over het duurzame alternatief. We doen u een voorstel.

1. Goed functionerende RING is Toetssteen van SRSRSB

Het College schrijft over SRSRSB:

Het vormt het kader voor mobiliteitsprojecten, die in de stad worden uitgevoerd. De nota wordt na vaststelling het uitgangspunt voor ieder mobiliteitsproject.

Daarom is het voor de stad en voor U van belang dat dit kader in overeenstemming is met de visie van de afgelopen jaren van u als raad op de geplande grote mobiliteitsprojecten voor de stad. Immers u streeft al vele jaren naar een duurzaam toekomstbestendig mobiliteitsstelsel voor de stad en naar manieren om dit te kunnen bekostigen.

U weet ook: Er bestaat de stad diepgaande weerstand tegen verbreding van de A27, zoals het College ook op p 42 schrijft. Er is meer dan weerstand. In 7 jaar tijd hebben we vanuit ons initiatief het denken in Utrecht over duurzaam ruimtegebruik en verkeer & vervoer gestimuleerd en in positieve zin zien veranderen. Tal van initiatiefnemers werken vanuit buurt en stad aan meer leefruimte, aan meer gezonde lucht & groen en de auto te gast.

Binnenkort organiseren we als Kracht van Utrecht een InitiatievenCafe 22 april a.s.

Dit College wil naar een goed functionerende RING en schrijft op p 42:

"De Planstudie RING en NRU zijn uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan.

Een goed functionerende RING is voor alle wegbeheerders in de regio van belang. De projecten Planstudie RING en verbreding NRU zijn daarom uitgangspunt voor dit Mobiliteitsplan.

Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat met deze projecten maatregelen worden genomen om de benodigde kwaliteit van de RING te bereiken.

De maatregelen kunnen een combinatie van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en infrastructuur zijn. Welke combinatie dit moet zijn, wordt bepaald in de Planstudie RING"

2. Overweeg een amendement in het Collegebesluit over SRSRSB

Het College streeft naar een goed functionerende RING en een goed functionerend wegennet en laat nu duidelijk weten dat zij verbreding RING niet nodig heeft, omdat verschuiven van het verkeer vanuit de stad naar de RING geen extra files geeft.

Daarom is het nu zaak te onderzoeken:

- welke combinatie van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en infrastructuur – zonder de A27 te verbreden – geschikt is om de benodigde kwaliteit van de RING / goed functionerend wegennet te bereiken;
- en hoe je het bespaarde geld kunt benutten om in 2025 een dubbele schaa sprong in een geïntegreerd fiets- HOV-en railnetwerk in de stad gerealiseerd te hebben.

U weet: die verbreding is pas klaar in 2026. Verbreden van snelwegen werkt niet en helpt niet. Verbrede wegen lopen zo weer vol, zonde van het geld.

U wilt toch niet dat verbreding van de RING een gevaar voor de uitvoering van de mobiliteitsnota Slimme Routes gaat vormen?

Kortom: geef de nota "Slimme Routes een kans: Kies voor een goed bereikbare stad, gezond, veilig, levendig, kortom leefbaar.

Dank voor uw aandacht.

Kracht van Utrecht
Jan Korff de Gidts

Bijdrage Martijn Kragtwijk – Bewonerscommissie Seringstraat

Goedenavond,

Namens de bewoners van de Seringstraat wil ik graag het met u hebben over de kaart op bladzijde 30 van het mobiliteitsplan.

*

Hier staat een zogeheten 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg' ingetekend; tussen onze achtertuinen en het spoor. Als bewoners van de Seringstraat maken wij hier ernstig bezwaar tegen. Ik hoop u te kunnen overtuigen dat dit niet alleen een kwestie is van 'not in my back yard'; wij denken juist graag met u mee over alternatieven die beter zijn voor alle betrokkenen.

*

Het stuk grond tussen onze achtertuinen en de spoordijk is tot nu toe een afgesloten gebied, waar de bewoners vrij uitzicht op hebben. De bewoners hebben bewust gekozen voor deze rustige plek aan het groen, en nemen het treinverkeer voor lief.

Ja, er reed wel eens een onderhoudsautotje van ProRail, en er werden incidenteel spoorwissels over afgevoerd, maar verder is het een (relatief) rustige plek. Als de trein voorbij is, hoor je de vogels.

*

Er is de laatste tijd veel overlast op ons afgekomen. Vorig jaar heeft NS over dit pad vervuilde grond afgevoerd, en komend jaar zal ProRail 9 maanden lang stalen damwanden in de grond komen drukken. En in het kader van de Spoorzone 2e Daalsedijk zal er jarenlang zwaar bouwverkeer voorbij denderen. Bepaald geen prettig vooruitzicht. Maar: dit is allemaal nog tijdelijk....

*

De aanleg van een fietspad zou echter een transformatie betekenen naar een stuk openbare ruimte.

Dit heeft voor ons als bewoners grote negatieve 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 voor de bewoners van de Seringstraat een onacceptabele vermindering van het woongenot, en ook een sterke aantasting van de waarde (en verkoopbaarheid) van onze huizen.

Daarnaast zou een fietspad op deze plek een sociaal onveilige situatie opleveren, aangezien het over een grote lengte ingeklemd zit tussen achtertuinen en de spoordijk, zonder afslagen of zijstraten.

Indien u een doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg wilt aanleggen, verzoeken wij u daarom met klem om een betere route te kiezen.

*

Bijvoorbeeld aan de voorkant van onze huizen, dus door de Seringstraat zelf. Dit zou dan een fietsstraat kunnen worden waar de auto te gast is, net zoals gepland is bij o.a. de Cremerstraat en de Geraniumstraat. Ook dan hebben wij nog steeds extra geluidsoverlast van de toename van fietsers en brommers, maar zonder de andere nadelen die ik net noemde. Daarom heeft deze oplossing onze voorkeur boven 'gesandwiched' te worden tussen een straat en een fietspad.

*

Maar het beste alternatief is natuurlijk om de route aan de andere kant van de spoordijk te laten lopen, dus in de Cartesiusdriehoek. Vanuit de Spoorzone 2e Daalsedijk gaat het fietspad dan door de fietstunnel waar een jaar geleden door de gemeenteraad voor is gepleit bij het vaststellen van de ontwikkelvisie.

Ook biedt dit direct een goede aansluiting op de nieuwe ontwikkelingen die de komende jaren in de Cartesiusdriehoek gaan plaatsvinden.

En tenslotte zou deze variant mooi doorlopen in de fietsroute die door het Werkspoorgebied is ingetekend (over het oude 'Spoorlaan'-trace). Hierdoor kan het Julianapark tevens gespaard blijven.

*

Als bewoners hebben we deze alternatieven meermaals voorgelegd aan de gemeente en andere betrokkenen. Dan wordt er telkens verwezen naar een onderzoek dat maar niet van de grond komt en steeds maar weer uitgesteld wordt.

En intussen verschijnt de streep van de fietsroute op alle kaartjes steeds weer achter onze huizen. Wij zijn bang dat deze streep daarom een self fulfilling prophesy wordt. Ik wil u vragen deze streep te verleggen door de geopperde alternatieven serieus te nemen.

Dank u wel.

Martijn Kragtwijk
Bewonerscommissie Seringstraat
seringstraatutrecht2015@gmail.com

Bijdrage Arno van Dijk – TLN en EVO

TLN en EVO leveren graag een actieve bijdrage aan de vaststelling en uitvoering van het nieuwe mobiliteitsplan voor de stad Utrecht.

Aan de grote lijnen van dit mobiliteitsplan willen TLN en EVO zich verbinden. Eerder dit jaar deden we dat al als leden van de Commissie van Advies inzake Bevoorradingaangelegenheden in Utrecht (CABU).

Voor de inhoud van die advisering en de reactie van het college daarop verwijzen wij u graag naar de betreffende bijlagen die bij de raadsstukken zijn gevoegd.

Op enkele onderdelen vragen wij hier en nu uw nadrukkelijke aandacht.

Om gezonde groei in inwonertal, bedrijvigheid en bezoekers (van 25 miljoen naar zo'n 40 miljoen binnen de periode van dit mobiliteitsplan) mogelijk te maken zijn scherpe keuzes in mobiliteit noodzakelijk. Een nieuwe balans is nodig tussen de met die groei gepaard gaande toenemende mobiliteit en de schaarse openbare ruimte. Kwaliteitsverbetering van de verblijfsgebieden is uiteraard gunstig voor consumentenbestedingen. Die toename van bestedingen vereist wel een groei in het goederenvervoer die gefaciliteerd dient te worden. Forse groei in bevoorrading vergt gezamenlijke inspanningen en onorthodoxe maatregelen. Evenals het vorig jaar vastgestelde Actieplan Goederenvervoer 2015–2020 bevat dit plan voldoende aanknopingspunten om in Utrecht de distributie te laten meebewegen met de bestedingen en tegelijk efficiënter en duurzamer te maken. Het mobiliteitsplan past bij dit 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.

Het college schrijft in reactie op het advies van de CABU dat zowel in de eindsituatie als tijdens de realisatie van dit plan het voldoende kunnen blijven functioneren van de bevoorrading een belangrijke voorwaarde is. Dat onderstrepen wij en daar werken wij graag constructief aan mee.

Door de groei van de stad mede te faciliteren door toepassing van functiemenging en inbreidingslocaties

ontstaat extra spanning en concentratie op verbindingen. Dat maakt sprongen in zowel systemen als schalen zeer noodzakelijk. De haalbaarheid van de schaalprong achten wij sterk afhankelijk van het welslagen van de systeemsprongen. Kortom: die volgordelijkheid en wederzijdse afhankelijkheid is buitengewoon essentieel.

Wij stellen vast dat het door uw raad vastgestelde Kwaliteitsnet Goederenvervoer ook in dit mobiliteitsplan als ijkpunt fungeert voor nieuwe projecten zodat dit net op niveau blijft, ook rond de binnenstad. Ook door de introductie van een separate categorie goederenvervoer in het hoofdstuk "Slim Regelen" is de positie van het goederenvervoer gegarandeerd.

Bij de verkeersprognoses werkt het college met soms zeer ruime bandbreedtes. Om te kunnen aannemen 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) stellen wij voor dat het college een robuustheidscheck doet. Nadere uitwerkingen en onderbouwingen worden nu namelijk verwezen/verschoven naar project- of trajectniveau. Wij pleiten voor een robuustheidscheck op het stedelijke schaalniveau.

Wij herkennen ons volledig in de stellingname van het college ten aanzien van de noodzaak om te komen tot een volwaardige Ring. Want voor dit mobiliteitsplan is een goed functionerende Ring namelijk van groot belang. Omdat deze Ring als één geheel moet functioneren met het stedelijk netwerk maakt de stad Utrecht op regionaal niveau afspraken met Rijkswaterstaat en de provincie. Daarom zal een robuustheidscheck in samenspraak met deze medeoverheden moeten worden gedaan. Dit temeer omdat de projecten planstudie Ring en verbreding Noordelijke Randweg Utrecht uitgangspunten zijn voor dit Mobiliteitsplan.

Wij zijn ingenomen met de toegevoegde, duidelijke alinea over overblijvende aandachtspunten op pagina 98 naar aanleiding van de uitgevoerde analyses. Hier ontbreekt echter het aandachtspunt "gemeentelijk deel van de Noordelijke Randweg Utrecht". Ook dit lopende project dient nog op robuustheid worden gecheckt, zeker naar aanleiding van de in dit mobiliteitsplan uitgezette koers voor wat betreft de benutting en volwaardigheid van de Ring. Met nadruk herhalen wij hier ons pleidooi voor een verbreding naar 2x3 rijstroken op dit traject. Een Noordelijke Randweg met 2x3 rijstroken (of minstens zo aanleggen dat uitbreiding naar 2x3 rijstroken goed mogelijk blijft) garandeert een toekomstvaste en volwaardige Ring.

Wij vinden het zeer waardevol dat zowel gemeente, provincie als het Rijk nu aan een constructieve oplossing van de Ring willen werken. Bij de precieze planning en uitvoering moet voldoende rekening worden gehouden met doorgroeiende behoefte aan mobiliteit voor de langere termijn. Een zo volwaardig mogelijke Ring is van (inter-)nationale betekenis en niet in de laatste plaats ook in het belang van de aantrekkingskracht, groei en bloei van de regio Utrecht.

Wij adviseren uw raad om het college te verzoeken om met behulp van een robuustheidscheck te bezien of het draagvlak voor dit plan verder vergroot kan worden. Ook bij tegenvallende systeemsprongen (van auto naar OV, fiets en te voet) moeten trajecten voldoende ruimte gaan bieden zodat de capaciteit voor het autoverkeer (en daarmee ook het goederenvervoer) verlaagd kan worden op enkele trajecten.

Dit plan geeft een duidelijke koers mee aan de samenwerking tussen de gemeente en het bedrijfsleven (o.a. in het platform Port of Utrecht). TLN en EVO spreken hierbij nogmaals de intentie uit om samen met de gemeente aan de realisatie van de hoofddoelstellingen van dit plan te gaan werken. Dit plan vatten wij 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. Wij bieden aan om, mede via de CABU, een rol te vervullen bij de verdere realisatie van het plan en de totstandkoming van de gebiedsagenda's.

Bijdrage Peter van Bekkum – Fietzersbond Utrecht

In november 2015 heeft het college het concept SRSRSB vrijgegeven voor inspraak. In januari hebben we daarop een inspraakreactie gegeven. We maken nu graag gebruik van de gelegenheid om te reageren op de beantwoording door het college van onze inspraakreactie op SRSRSB.

Onze reactie bestond uit 2 delen: een betoog waarbij we op de beleidsprincipes en de uitwerking daarvan in SRSRSB ingaan en een groot aantal infrastructurele suggesties en wensen, ingetekend op een digitale kaart.

In haar reactie gaat het college in op een aantal van de door ons voorgestelde infrastructurele aanpassingen en reikt het college ons de hand. Ze stelt voor om de analyse van de verkeersonveilige punten en de gewenste verbeteringen in de verknoping van de hoofd- en doorfietsnetwerken te behandelen tijdens één van de reguliere gesprekken. Echter, tijdens de reguliere gesprekken komen we daarvoor tijd te kort, door de veelheid aan projecten die in de stad worden uitgevoerd, waarbij we merken dat het belang van de fiets nog niet voldoende wordt meegewogen in de ontwerpopgaven. In de reguliere overleggen brengen we telkens opnieuw onze zorgen onder de aandacht. Een paar actuele voorbeelden.

We noemen de afsluiting van de Churchillaan in Kanaleneiland, waar de verbinding tussen de oostwest en noordzuid fietsroute wordt vervangen door een trap met fietsgoot. In SRSRSB staat de verbinding ingetekend, buiten op straat is ze inmiddels al afgesloten – zonder het daarvoor vereiste verkeersbesluit. De afsluiting druist in tegen SRSRSB en tegen het in februari door de Raad vastgestelde ontwikkelingskader ARK, waarin juist is vastgelegd te zorgen voor meer en betere verbindingen tussen de routes langs het kanaal en de bruggen.

We noemen de Maliebaan, waar het college een ovonde voorstelt. Fijn dat de verkeerslichten er verdwijnen, maar dit ontwerp met fietsstroken pal langs het autoverkeer leidt tot dode hoek ongevallen als (vracht)verkeer de rotonde wil verlaten en daarbij de fietsstrook kruist. Wij pleiten voor vrijliggende fietspaden, maar daarvoor zou geen ruimte zijn: de gemeente geeft blijkbaar prioriteit aan parkeerplaatsen en autobereikbaarheid, daarna aan historisch aanzien (bomen) en achteraan staat de fiets. Een rotonde is veiliger dan een kruispunt met verkeerslichten, maar hier introduceert de gemeente grote risico's, die vermeden kunnen worden.

We noemen het Anne Frankplein, dat voor de HOV-baan ondertunneld wordt. Op het maaiveld wordt de huidige voorrangrotonde vervangen door verkeerslichten met een cyclustijd van 2 minuten. Hier worden alle beleidsuitgangspunten uit SRSRSB eenvoudig aan de kant geschoven. SRSRSB geeft aan dat de prioritering in het B-gebied zou moeten zijn:

- 1) Afname van verkeerslichten door herinrichting op het plein en op de aanpalende Lomanlaan komen er verkeerslichten bij
- 2) Maximaal 2 opstelstroken voor autoverkeer bij verkeerslichten op het plein krijgt autoverkeer op elke tak 4 opstelstroken
- 3) Prioritering in de regeling:
 - a. Tram, HOV, doorfietsnet
 - b. Hoofd fietsnet, voetganger
 - c. Autoverkeer op stedelijke verbindingswegenHOV krijgt een kruisingsvrije eigen baan, daarna komt de auto, fiets is de klos

Van deze prioritering zien we in praktijk niets terug.

Om kort te gaan: we zien in het regulier overleg geen ruimte om onze wensen t.a.v. SRSRSB te bespreken en

vragen daarom om een afzonderlijke bijeenkomst te organiseren, waarin we de gewenste infrastructurele aanpassingen kunnen bespreken met de gemeente.

In de beantwoording gaat het college ook in op onze opmerkingen op de beleidsprincipes van SRSRSB. Over het uitschakelen van enkele verkeerslichten klopt het college zich op de borst, maar wij willen een veel grotere ambitie. Verkeerslichten vormen niet de veiligste kruispuntvorm; dat zijn rotondes (www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Kruispuntypen.pdf). Verkeerslichten zijn dan ook niet, zoals het college in haar beantwoording stelt, nodig voor de veiligheid. Een gesprek met Stadsbedrijven leert ons dat versleten maar overbodige verkeersregelingen ook komend jaar gewoon zullen worden vervangen door nieuwe, overbodige regelingen. De ontwikkelingen op het Anne Frankplein laten zien dat SRSRSB voor sommige ontwerpers een dode letter is. We willen dat de prioritering uit SRSRSB in de praktijk wordt toegepast en we willen minder verkeerslichten, meer rotondes en op korte termijn meer uitzetproeven.

Het college gaat maar zeer ten dele in op onze inbreng over

- Sluipverkeer: Er zijn meer wijken met sluipverkeer dan alleen Pijlswerd. In commissiebrief van 13 maart 2015 is evaluatie van 30 km-maatregelen in Vleuten toegezegd. We willen graag weten of de maatregelen effectief zijn en of ook elders maatregelen als in Pijlswerd zijn genomen
- De maaswijdte van het hoofdfietsnet. U wilt de maaswijdte 400 meter maken (zo staat in de nota van wijziging, in het oorspronkelijke document stond 500 meter), op veel plekken is de maaswijdte nu veel groter. Niet allen in Kanaleneiland moet de maaswijdte 400 meter worden. Overall moet er binnen 400 m een kwalitatief goede route zijn, die ook goed wordt geveegd en gepekeld. De blauwe routes op deze kaart zijn nodig.

Het college reageert niet op onze opmerkingen over

- Stallen en parkeren vraagt om geschikte voorzieningen in woonwijken, bij scholen en winkels en bij grootstedelijke voorzieningen
- Het afdwingen van maximumsnelheid van 30 km/u in de daarvoor aangewezen gebieden, zonder fietsers als remmend vlees in te zetten
- Maatregelen om modal shift te bereiken, aandeel van de fiets te laten groeien
- Van doorfietsen is op veel doorfietsroutes geen sprake door de vele verkeerslichten met lange cyclustijden
- Omslag, schaalsprong in fietsinfrastructuur nodig om vertraging te verminderen, door de in SRSRSB voorgestelde prioritering van verkeerstroom consequent toe te passen
- Voldoende aandacht voor veiligheid voor fietsers bij tijdelijke situaties
- Toepassen van de CROW ontwerpwijzer Fietsverkeer bij aanleg en reconstructie van fietsinfrastructuur
- Vision zero

We waren te spreken over de beleidsuitgangspunten in SRSRSB, maar hebben door de beantwoording van onze vragen en door de ontwikkelingen buiten op straat grote zorgen over de prioriteit die de fiets echt krijgt. We vragen de Raad om het college goed te controleren op de toepassing van haar eigen principes, om niet alleen in beleidsdocumenten maar ook in de uitvoering voldoende gewicht te geven aan het belang van de fiets. Zonder de fiets gaat de beoogde gezonde groei naar 400.000 inwoners niet slagen!

Bijdrage Anton Verbunt – POU

Als Platform Ondernemend Utrecht hebben we een uitgebreide reactie gegeven op SRSRSB tijdens de inspraakprocedure. We beperken ons daarom op deze RIA tot een aantal hoofdzaken waarvan wij van mening zijn dat deze in deze fase van het proces extra van belang zijn. Al onze andere punten zijn nog steeds van toepassing.

Wij vragen de Raad nota te nemen van deze punten en mee te nemen in haar besluitvorming en wensen tot aanpassing van het plan. In verband met de POU vergadering morgen 6 april zal onze inbreng pas in de loop van 7 april beschikbaar zijn.

Bijdrage Jeannine van Bree – Natuur en Milieufederatie Utrecht

De Natuur en Milieufederatie Utrecht zet zich in voor een mooie en duurzame provincie Utrecht. Vanuit deze missie werken we, onder andere met onze campagne Gezond op Pad, aan het verduurzamen van mobiliteit en vervoer in de regio Utrecht en daarmee aan schone en gezonde lucht (www.gezondoppad.nl). We zijn blij dat de gemeente Utrecht werkt aan ditzelfde doel, o.a. met het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.

Stedelijke groei en gezonde leefomgeving

Ook wij zien dat, in de context van stedelijke groei, druk ontstaat op de bereikbaarheid van de stad en de gezonde leefomgeving van haar bewoners. Het verkeersnetwerk knelt, er wordt stank- en geluidsoverlast ervaren van autoverkeer en de ruimte voor fietsers en voetgangers is beperkt. Een écht gezonde leefomgeving is alleen te realiseren bij fundamentele verandering van het mobiliteitssysteem. Wij zijn blij dat de gemeente Utrecht in het mobiliteitsplan primair een rol ziet voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en schone vervoersmiddelen. Daarmee maakt de gemeente een duidelijke keuze voor schone modaliteiten. Door routes en de stad slim in te richten, de reiziger te voorzien van de juiste informatie en in te zetten op innovatieve mobiliteitsoplossingen, draagt de gemeente bij aan een gezonde groei van de stad.

Lopen en fietsen

Lopen en fietsen zijn de meest duurzame, ruimte-efficiënte en gezonde vormen van mobiliteit. Circa 70% van alle spitsverplaatsingen in de stad komt uit de stad zelf of uit de directe omgeving binnen een straal van 15 km. Dit zijn afstanden binnen het bereik van de (elektrische) fiets. Samen met de gemeente willen we het fietsen in de stad voor juist deze korte (auto)ritten graag meer stimuleren, bijvoorbeeld door basisschoolleerlingen te stimuleren met de fiets of lopend naar school te komen in de actie LekkerLopenFijnFietsen. En door samen met bedrijven actief aan de slag te gaan met een actieplan om fietsen onder werknemers meer te stimuleren. Aandacht van de gemeente voor een sterk hoofdfietsroute-netwerk en strategische en lange doorgaande doorfietsroutes kan daarbij helpen als alternatief voor het gebruik van de auto.

We vragen de gemeente nog meer ruimte te geven aan fietsers en daar waar mogelijk aan snelfietsers op e-bikes, in een autoluwe stad. Hiermee wordt fietsen altijd gezonder, goedkoper, schoner en sneller dan reizen met de auto.

Scoters

Snor- en bromfietsen veroorzaken nog altijd veel hinder op het fietspad, zoals geluidhinder en luchtverontreiniging. We onderstrepen de ambitie van de gemeente om het gebruik van de e-scooter te stimuleren en daarmee op termijn te kiezen voor geheel emissieloze brom- en snorscooters. Wij zijn daarmee dit jaar alvast begonnen door de Utrechtse bezorgdiensten te promoten die groen bezorgen, dus met fietsen, e-scooters of e-bikes (<http://gezondoppad.nl/schonebezorgdiensten/>). En dat zijn er al een stuk of 70 in de stad Utrecht!

Doordat de gemeente tegelijkertijd scooters en op termijn bromscooters van het fietspad haalt en ze gebruik laat maken van de rijbaan met als bijkomend gevolg de helmplicht, wordt het voor veel mensen minder aantrekkelijk deze vervoersmiddelen te rijden. Dit komt ten goede aan de luchtkwaliteit in de stad. Echter juist de tweetakt scooters zijn de grootste vervuilers in de stad. Deze zijn tot 2700 keer meer vervuilender dan diesel bestelbusjes. Wat de NMU betreft worden ook de sterk vervuilende tweetakt scooters snel verboden in de milieuzone.

Elektrisch vervoer en autodelen

Het volledig weren van automobilititeit in de stad is niet realistisch, maar wij denken dat het best wat minder kan! Wij zijn blij dat de gemeente daarom onder andere inzet op autodelen. Autodelen leidt namelijk tot efficiënter ruimtegebruik en doelbewuster mobiliteitsgedrag van mensen. De afgelopen jaren hebben wij Buurtmobiliteit dan ook gepromoot. We zien graag dat de gemeente nog meer werk maakt van autodelen door dit actief te promoten in de openbare ruimte, de bekendheid van autodelen te vergroten onder bewoners en bezoekers en initiatieven voor autodelen te ondersteunen.

Natuurlijk zien wij net als de gemeente ook veel liever elektrische auto's dan traditionele brandstofauto's rondrijden, want ze zijn schoner en stiller. Daarom ondersteunen wij de gemeente in de zero emission ambitie en het geven van voorrang aan schone voertuigen.

Doelgroepen benadering

Tot slot onderstrepen wij de ambitie van de gemeente om het mobiliteitsplan te koppelen aan het bestaande programma 'De Gebruiker Centraal'. Daardoor worden maatregelen in de fysieke ruimte gekoppeld aan maatregelen op het niveau van doelgroepen en gebruikers. We werken graag met de gemeente samen aan het nog verder verduurzamen van mobiliteit en vervoer in de stad Utrecht!

Bijdrage Bouwe van den Ende – Verkeersgroep Pijlsweerd

Geachte dames en heren.

Dank voor deze gelegenheid om de visie van de Verkeerswerkgroep Pijlsweerd met u te delen. Mijn naam is Bouwe van den Ende. Ik zou graag een dringende oproep willen doen.

De Verkeerswerkgroep Pijlsweerd is in het algemeen tevreden met de visie van de gemeente in Slimme Routes, Slim regelen, Slim Bestemmen. Het is belangrijk dat de stad bereikbaar blijft, veilig is en een prettige plek om te verblijven voor bewoners en bezoekers. Maar we maken ons grote zorgen. De bereikbaarheid van het centrum aan de noord-westzijde via Kaatstraat en Oudenoord voor automobilisten lijkt meer prioriteit te hebben, dan de veiligheid voor voetgangers en fietsers. En automobilisten krijgen ook meer prioriteit dan de gezondheid van de bewoners.

U geeft in uw reactie aan dat herinrichting van de Oudenoord Zuid een urgent project is. Daar zijn we verheugd over, maar de herinrichting van de Oudenoord Zuid geeft slechts een verplaatsing van het probleem. Net als de Knijp Monicabrug; nu tot het probleem op de Oudenoord leidt, tot grote ontevredenheid bij de bewoners in Pijlsweerd en tot onveilige situaties heeft geleid! Zaken die nog steeds niet zijn opgelost.

We doen een dringen oproep op u om de bedoeling van de maatregelen – namelijk Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (in die volgorde) op een effectieve manier te vertalen naar een visie voor het hele gebied – in-ontwikkeling: Utrecht Noord-West. Niet alleen prioriteit geven aan de Oudenoord Zuid maar integraal aanpakken. We vragen u met prioriteit ook de Adelaarstraat, Kaatstraat en Amsterdamsestraatweg opnieuw in

te richten in samenhang met de Oudenoord, rekening houdend met de Knijp & de ontwikkeling van de vele extra woningen in het gebied. En we vragen verdere maatregelen om doorgaand verkeer op de Weerdsingel WZ te beperken. Alleen dan wordt ons deel van het centrum Aantrekkelijk en Bereikbaar.

Bedankt voor uw tijd.

Wij, bewoners van Pijlsweerd hebben niets aan lange-termijnplannen. Wij willen liefst zo snel mogelijk actie!

Dat brengt mij bij dit punt; uit onze eigen inzending (voor de volledigheid erbij geplakt):

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”. an belang is om in dit uitvoeringsproject ook het voorkomen van sluijverkeer in het omliggend gebied op te nemen. De Bemuurde Weerd WZ moet bijvoorbeeld worden aangepakt, daar deze als sluijroute 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 autoverkeersdrukke 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.

En dit was het antwoord van de gemeente (idem):

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.

Bijdrage Gert-Jan Waterink – Bewonerscommissie Fort Blauwkapel

In reactie op het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) vragen de bewoners van Fort Blauwkapel met klem aandacht voor het volgende. Een van de wegen die in het plan SRSRSB een belangrijke rol krijgt als toe- en afvoerweg voor het verkeer dat de stad in en uit wil, is de Darwindreef – Eijkmanlaan. In de opzet van het plan is dat een logische gedachte. Wij maken ons echter grote zorgen over de consequenties daarvan. Op het Fort Blauwkapel, dat als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is voorgedragen voor de Unesco Werelderfgoedlijst, dreigt door de combinatie van het plan SRSRSB, de verbreding van de A27, de aanpassingen van het Kochplein en de maatregelen van de gemeente De Bilt bij de afrit Utrecht-Noord een kritieke situatie te ontstaan.

De voorziene verkeerstoename op deze weg is aanzienlijk, terwijl deze weg de spoorweg richting Hilversum en Amersfoort gelijkvloers kruist. In de ochtend- en avondspits zijn als de spoorbomen sluiten de wachtrijen nu reeds langs. Het is twijfelachtig of de wegen het extra wachtende verkeer straks aankunnen, zonder nadelige gevolgen voor de directe omgeving van al die ronkende motoren. Verkeer dat niet doorstroomt, heeft immers merkbare consequenties in de vorm van lawaai, stank en uitstoot. Vanaf de zuidkant loopt de rij nu al regelmatig tot aan het benzinstation en het is niet onaannemelijk dat deze rij straks tot voorbij de kruising met de Winklerlaan zal staan. Zodra de spoorbomen opgaan is dat direct merkbaar voor het verkeer dat de Eijkmanlaan of de Darwindreef op wil of over wil steken: dat staat letterlijk minuten te wachten. Dat geldt ook voor de vele fietsers die vanaf de Bastionweg komen of juist de Bastionweg op willen. De enige oplossing die wij zien is om de Darwindreef – Eijkmanlaan zo in te richten dat het een relatief onaantrekkelijke weg is om de stad in of uit te gaan, zodat de hoeveelheid extra verkeer beperkt blijft.

Extra verkeer op de Darwindreef door het plan SRSRSB kan daarnaast alleen als de doorstroming op deze weg wordt verbeterd. En de enige mogelijkheid daarvoor is het afsluiten van het knooppunt met de Wolgadreef. Het te verwachten extra verkeer op de Darwindreef door het plan SRSRSB zal onvermijdelijk ook tot extra verkeer op de Bastionweg leiden. Op elke prognose over de verkeersbewegingen laten alle wegen rondom het Fort een grote toename zien, alles staat in het rood. De combinatie van extra verkeer op de Darwindreef en de Bastionweg met de geplande opwaardering van de NRU en de verbreding van de A27, waarbij de gemeente De Bilt extra geluidswerende maatregelen treft die aan de kant van Utrecht nadelig kunnen uitpakken, dreigt van Fort Blauwkapel een Kom van Kabaal te maken. Bovendien dreigen we te verworden tot rotonde Blauwkapel. Voor de bewoners is dat onaantvaardbaar en voor de stad Utrecht een blamage, nu de forten bij de Unesco zijn voorgedragen voor de Wereld Erfgoedlijst. Met Blauwkapel als enige bewoonde fort van de linie. In het slechtste geval worden het Fort straks omringd door drukke wegen met een enorme fly-over om de NRU over het Robert Kochplein te voeren.

We vragen de raad met klem al de plannen – dus de verbreding van de A27, de opwaardering van de NRU en het plan SRSRSB – in samenhang te bekijken en te voorkomen dat de negatieve gevolgen eenzijdig bij dit deel van de stad terechtkomen.

Namens de bewoners van Fort Blauwkapel,

Marcel van Dam, Anne Holvast, Rogier van Poelvoorde, Henny van Poppel, Ralph Wildeman, Gert-Jan Waterink

Bijdrage Roos de Haan – Wijkraad West

wijkraad west dringt al jaren aan op het terugdringen van de verkeersstroom tussen kanaleneiland en overvecht die zich afspeelt op de binnenstedelijke ring tussen 24 oktoberplein via de Lessinglaan, Spinozaweg, Th a Kempisweg, Cartesiusweg en Jozeflaan naar de Marnixlaan.

Te veel asfalt en vieze lucht resulterend in ernstig tekortschieten van woongenot aldaar, zouden moeten worden opgeheven met de komst van de satdsboulevard. Cartesiusweg staat ook nog eens bovenaan het lijstje van meeste gevaarlijke en dus onveilige binnenstedelijke wegen. Deze cijfers kregen bewoners van de Schepenbuurt al in 2010!

Met een vreemde keuze voor t Goylaan is vertraging ontstaan in de realisering van deze stadsboulevard die al door Wethouder Lintmeijer werd aangekondigd. Het is van belang om verdere vertraging te voorkomen. Niet voor niets zijn er nu vijf bewonersgroepen rondom het thema verkeer in West georganiseerd. Wijkraad en bewoners dringen aan op een vergaande implementatie van de stadsboulevard, en zien ook dat het wegdrücken van verkeer naar de echte ring een opgave is die zeker ook staat en valt met de inrichting van de Nouw, de veel te lange en vreemd kronkelige afrit 7.

Bijdrage Gerard van Wakeren – Wijkraad Noordwest

Ik zal spreken over

- 1) de negatieve effecten van de knijp Monicabrug op omliggende straten in Pijlsweerd en Ondiep.
- 2) de wijze waarop de indicatie voor het toekomstig autoverkeer op de Oudenoord is berekend, het gegeven dat er op en rond de Oudenoord/Nijenoord 1500 woningen worden gebouwd.
- 3) in hoeverre de gemeente rekening gaat houden met de eind 2015 gehouden wijkraadpleging omgeving Oudenoord/Nijenoord (Pijlsweerd-Oost), 170 respondenten op de enquête willen actief meedenken.
- 4) de weigering van de gemeente om ook de luchtkwaliteit te meten op de Kaatstraat (verkeerscanyon), Acaciastraat, Omloop, Loevenhoutsedijk; die wordt berekend, maar niet gemeten. Bewoners willen feitelijke gegevens zien, geen berekeningen met aannames. Is dat nou zo moeilijk om aan te voldoen?
- 5) het niet handhaven van de 30km op de WeerdsingelWZ en het door rood licht rijden op de Oudenoord.
- 6) het uitblijven van de reconstructie van de Sint Josephlaan naar een veiliger, groener en oversteekbare straat én waar de luchtkwaliteit drastisch beter moet worden.
- 7) actieve maatregelen/aanpak om het toeristisch scheepvaart verkeer van de vervuilende en stinkende oude dieselmotoren af te krijgen. Vooral in de Weerdsluis en in de grachten van de binnenstad een serieus probleem, niet alleen voor bewoners (deuren en ramen dicht houden) maar ook voor toeristen (lekker pizza's eten met de stank in je neus)
- 8) bij Rijkswaterstaat resp. het ministerie aan te dringen op effectieve maatregelen de grote scheepvaart op het ARK om de uitstoot aan striktere normen te binden.

Bijdrage Jacques Blommendaal – Centrummanagement Utrecht (CMU)

Op 15 januari 2016 hebben wij gereageerd op het concept Mobiliteitsplan 2015 – 2025. Deze brief is uw Raad ook ter hand gesteld. Aanvullend hebben wij het college op 28 januari 2016 verzocht nadere kwantitatieve gegevens ter beschikking te stellen.

De beantwoording door het college maakt duidelijk dat de onderbouwing van het Mobiliteitsplan is 'opgehangen' aan het Verkeersmodel dat alleen een globale, voor de stad als geheel geldende benadering mogelijk maakt, waardoor de door ons gevraagde kwantitatieve onderbouwingen voor het centrum er gewoon niet zijn. Welke consequenties het Mobiliteitsplan heeft voor het centrum (economie, werkgelegenheid, luchtkwaliteit etc.) is dan ook niet in te schatten. Merkwaaardig voor een zo belangrijk economisch gebied, waar immens in wordt geïnvesteerd en dat zo intensief wordt gebruikt. Dat illustreert de fundamentele beperking van het Mobiliteitsplan: het is een theoretische exercitie op basis van uitgangspunten die ontoereikend zijn afgestemd op economische ambities en gebruik.

Gelukkig hebben gemeente en CMU dit onderkend met het op 7 maart j.l. ondertekende Convenant waarin gezamenlijk wordt uitgesproken dat een enorme toestroom van het aantal bezoekers aan het centrum te verwachten is: van 25 naar 40 miljoen! De verdeling van de bezoekersaantallen is al jaren stabiel: circa de

helpt uit de stad, 20% uit de regio en 30% landelijk.

De aanzuigende werking van de sterke uitbreiding van het aanbod in de komende jaren zal moeten komen uit de regio en (inter-)nationaal. Dat betekent dus omvangrijke toename van de mobiliteit, voor het overgrote deel per OV en de auto. Dit leidt tot de eerste conclusie:

1. Het is onduidelijk op welke manier het voorliggende Mobiliteitsplan voorziet in het opvangen van deze omvangrijke groei van het aantal bezoekers.

Ongetwijfeld heeft u kennis genomen van het artikel in het AD/UN van 30 maart j.l. waarin aandacht wordt besteed aan de te verwachten omvangrijke en langdurige werkzaamheden aan de A27/A28, de Noordelijke Randweg en de A12. Toevallig of niet: werkzaamheden die precies in de periode van het voorliggende Mobiliteitsplan vallen.

Het Mobiliteitsplan is gebaseerd op het uitgangspunt om het doorgaand verkeer af te leiden via de Ring. Dit uitgangspunt onderschrijven wij van harte. Maar het roept tegelijk de vraag op hoe realistisch dit is wanneer er tussen 2018 en 2026 massaal gewerkt wordt aan deze Ring. Dit leidt tot onze tweede conclusie:

2. Wij ervaren noch uit de reactie van Rijkswaterstaat, noch uit die van Gedeputeerde Staten van Utrecht dat van hun kant ongeclausuleerd wordt ingestemd met de haalbaarheid van het uitgangspunt dat doorgaand verkeer kan worden afgeleid via de Ring.

De laatste (3e) opmerking heeft betrekking op menselijk gedrag. De idee achter het Mobiliteitsplan is dat mobiliteitsgedrag zich laat sturen. Iedereen weet dat verandering in gedrag moeizaam gaat en veel tijd vraagt. Waarom zou ik met mijn elektrische auto straks het centrum niet in mogen?

Een prachtig voorbeeld ervaren we met de toeloop naar het Nijntje Museum. Bezoekers rijden tot voor de deur en blijven net zo lang rondrijden totdat er ergens een plekje is gevonden. Aan dit nogal belangrijk aspect waarmee wellicht de gehele achterliggende idee staat of valt wordt in het Mobiliteitsplan geen aandacht besteed: het is technocratisch document en de gedragscomponent wordt ook technocratisch benaderd. Dit leidt tot de volgende conclusie:

3. In gesprek gaan met ondernemers, investeerders, vervoerders en bewoners over effectieve maatregelen die het beoogde doel voor een in alle opzichten gezond centrum (en stad) werkelijk dichtbij brengt. Wellicht is het voorliggende Mobiliteitsplan teveel een compromis en leidt het tot het ongewenst vastlopen van de Mobiliteitsmix (voetganger, fietser, Ov, auto).

Bijdrage Annette van den Bosch – Wijkraad Overvecht

Geachte raadsleden,

Zoals ik al jaren verkeer in en rond Overvecht volg, zo heb ik ook het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) gevolgd. Vanuit de Wijkraad en het bewonersplatform Overvecht hebben we een advies geschreven. De aanleiding om nu hier in te spreken is één woord dat in het definitieve plan is toegevoegd en dat is verbreding. Dat woord moet uit het document dat na vaststelling het uitgangspunt wordt tot 2025!

Op pagina 42 is een kader toegevoegd. Volgens de nota van wijzigingen betreft dit "wat als de planstudie Ring niet doorgaat". Die informatie kunnen we niet vinden en op pagina 42 staat een wel heel ander kader:

<zie nota SRSRSB op pag 42 het kader en m.n. 3e regel: verbreding NRU>

Hierin staat dat de NRU wordt verbreed! Sterker nog, de verbreding is een uitgangspunt! In maart 2014 heeft de raad een besluit genomen dat de weg 2x2 banen zou blijven. Met deze formulering in SRSRSB staat de deur open naar 2x3 banen en is ONGEWENST! Het woord verbreding moet uit dit document.

NB

1. Boven het kader op pagina 42 staat dat de NRU geen snelweg wordt. Dat is een definitiekwestie. Een snelweg is voor alleen auto/snelverkeer met gescheiden rijbanen. Dat is de NRU nu ook al.
2. In de nota van wijzigingen staat (bij algemeen) dat snelwegen zijn aangepast naar de Ring. Die herformulering is doorgevoerd bij uitgangspunt 6 op pagina 12.

Verder wil ik nog een tweede punt onder uw aandacht wil brengen en dat zijn de aannames en beoogde eindbeelden die worden gehanteerd bij verschillende studies met gebruikmaking van het VRU 3.1 U verkeersmodel. Een overzicht:

SRSRSB

- SRSRSB gebruikt verkeersmodel VRU 3.1 U met geijkte gegevens van 2015 met verschillende toekomstscenario's (pagina 92);
- In technische rapportage VRU 3.1 U wordt uitgegaan van niet-afgekoppelde Moldaudreef en Zambesidreef;
- In SRSRSB staat niets over Moldaudreef;
- Als SRSRSB is gebaseerd op VRU 3.1 U, dan zijn Moldaudreef en Zambesidreef niet afgekoppeld;
- SRSRSB houdt rekening met spitsperioden.

Planstudie NRU en wel/niet afkoppelen Moldaudreef

- In de planstudie NRU vindt nu een onderzoek plaats naar afkoppeling Moldaudreef;
- In rekentool voor afkoppeling Moldaudreef wordt geen rekening gehouden met SRSRSB;
- Afkoppeling Moldaudreef is niet doorgerekend met stadsboulevards (Kardinaal de Jongweg, Brilledreef en Einsteindreef) en gevolgen daarvan;
- Er wordt geen rekening gehouden met spitsperioden;
- Er zijn berekeningen van het aantal voertuigen per etmaal op het noordelijk deel Einsteindreef:

o In 2012: 17.700 v/etm

o Bestaande situatie autonoom in 2020: 24.700 v/etm (zonder SRSRSB!)

o Opgewaardeerde NRU en afgekoppelde Moldaudreef: 33.000 v/etm (bijna 2 x tov 2012)

o Opgewaardeerde NRU en afgekoppelde Moldaudreef en Wolgadreef: 36.400 v/etm (ruim 2 x tov 2012)

Conclusie: Er wordt niet consequent uitgegaan van dezelfde scenario's, waardoor het toekomstbeeld er in de toekomst heel anders uit kan zien dan de prognoses die nu (los van elkaar) worden gepresenteerd.

Samenvattend

Het lijkt er op dat er opeens toch nog andere ambities van de NRU te voorschijn komen. Het document SRSRSB heeft een langere looptijd (2025) en begrippen mogen niet een eigen leven gaan leiden. Het woord verbreding moet uit het document verdwijnen om misverstanden te voorkomen.

En voor de uitwerking SRSRSB én de planstudie NRU is het noodzakelijk om dezelfde scenario's te hanteren en daarmee voorkomen dat de realiteit straks niet klopt omdat er nu geen rekening is gehouden met beoogde plannen.

Bijdrage Marion Ree

Raadsinformatieavond gemeente Utrecht 7-4-2016

Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (SRSRSB)

Insprektekst Marion Ree, lid Adviesgroep NRU

Geachte raadsleden, beste mensen,

Allereerst moet ik mededelen dat “verbreding NRU” zoals u in het Mobiliteitsplan SRSRSB hebt kunnen lezen, niet in de Adviesgroep NRU aan de orde is geweest. Tijdens adviesgroep-vergaderingen is meermaals gevraagd om bespreking van het wegprofiel en de breedte van de NRU, maar telkens werd de kwestie afgekapt met de opmerking dat het eerst moest gaan over de afsluiting van de Moldaudreef. De Adviesgroep NRU heeft zich dus niet kunnen uitspreken over een eventuele verbreding van de dreven waar het hier om gaat.

Mobiliteit verduurzamen, efficiënter maken, inzetten op gebruik van OV en ruim baan maken voor fietsers en voetgangers. Dat is een uitstekend voornemen. Er staan een hoop goede dingen in het Mobiliteitsplan. Misschien juist daarom raakte ik zo teleurgesteld toen ik zag hoe slecht de buurt, de wijk Overvecht, waarin ik leef er in het rapport afkwam. Dat komt doordat het Mobiliteitsplan bepaalde gebieden leefbaarder maakt, maar andere juist onleefbaarder.

Het autoverkeer vermindert niet, het wordt alleen maar verplaatst en geconcentreerd. Dat lijkt gewoon slim en efficiënt gebruik maken van asfalt, maar neutraal zijn de keuzes van het Mobiliteitsplan niet. De harde realiteit is namelijk dat autoverkeer veel roet uitstoot en dat roet veel en erge gezondheidsklachten veroorzaakt. Roet is een toch soort chemisch afval.

Met de concentratie van verkeer creëert het Mobiliteitsplan leefgebieden waar mensen last krijgen van hun gezondheid en waar mensen die vechten voor hun gezondheid, zoals in Overvecht, gefrustreerd raken omdat ze toch zieker worden. De dreven die in Overvecht deel uitmaken van de ‘ring rond Utrecht’, zijn nu al ziekmakende open riolen (zoals ze we genoemd worden), waar de omwonenden en scholieren niet, nul, tegen beschermd worden. Daarom mag de capaciteit van de NRU beslist niet vergroot worden, in geen enkele vorm. Niet méér auto’s. De EU-norm wordt nu al overschreden. Waar het hier om gaat, reikt verder dan gewone planschade.

In de Wijkambitie beloofde de gemeente in te zetten op gezondheid en leefbaarheid in Overvecht. Ik vraag hierbij aan de Raad om het College aan die belofte te houden. Een gemeente behoort burgers die gevaar lopen te beschermen.

Als u zegt, er komen wel meer auto’s op de NRU want dat willen wij en/of kunnen wij niet tegenhouden, neem dan uw verantwoordelijkheid en laat dat open verkeersriool de grond in gaan en sluit het af. De NRU verdiept en overkapt.

Plus een ‘kunstwerk’ op de Einsteindreef om de oversteekbaarheid voor bussen, auto’s, fietsers, voetgangers en rollators te waarborgen en verkeersopstoppingen op de kruisende wegen te voorkomen.

Dit was het.

Dank voor uw aandacht.

Bijdrage Menno Overtoom, Hoog Catharijne

Het mobiliteitsplan is van grote invloed op de ontwikkeling van de stad Utrecht. Om een toekomstbestendige oplossing voor de bereikbaarheid van de binnenstad te realiseren, is het noodzakelijk om de maatschappelijke en economische gevolgen van dit plan goed door te rekenen. Gezien de potentieel enorme gevolgen voor de binnenstad mag van de gemeente op zijn minst worden verwacht dat het mobiliteitsplan gebaseerd wordt op grondig, deugdelijk en controleerbaar onderzoek. Dat onderzoek ontbreekt echter.

Met de ontwikkeling van het stationsgebied beogen alle partijen hetzelfde: het op duurzame wijze samensmeden van het stationsgebied en de historische binnenstad. Het nu voorliggende Mobiliteitsplan leidt bij Klépière tot grote zorgen over de autobereikbaarheid en de ontwikkeling en vitaliteit van de stad.

Voor een gezonde stad is het cruciaal dat de binnenstad van Utrecht voor iedereen en dus voor alle vormen van vervoer toegankelijk is. Alle inwoners en bezoekers moeten zich verantwoord en vrij kunnen verplaatsen in en naar de stad, op een toekomstbestendige manier.

Fase 1 van het stationsgebied is binnen enkele jaren voltooid. TivoliVredenburg, het herstel van de Catharijnesingel, en de vernieuwing van Hoog Catharijne zorgen voor een enorme extra impuls voor de toch al sterke binnenstad. Die binnenstad moet echter wél goed bereikbaar zijn, ook met de auto. Verbetering van de bereikbaarheid was een van de uitgangspunten bij de ontwikkeling van het Stationsgebied. Nu lijkt de gemeente een andere route in te slaan en autobereikbaarheid in de ban te doen.

Uit recent onderzoek van de provincie Utrecht blijkt dat het centrum van Utrecht slecht scoort als het gaat om autobereikbaarheid in vergelijking met andere grotere steden. Een dikke onvoldoende, nu al, en dan moet het centrum nog worden voltooid. De plannen voor de Neudeflat en de bibliotheek, en de uitbreiding van de Bijenkorf moeten allemaal nog worden afgerond en nu al is de binnenstad slecht bereikbaar. De bereikbaarheidsproblemen zijn slecht voor de concurrentiepositie van Utrecht en niet goed voor de vitaliteit van de binnenstad.

Mijn vraag voor u is: Wát gaat de gemeente doen om de huidige slechte bereikbaarheid op te lossen?

In het Mobiliteitsplan wordt geen onderbouwd en gemotiveerd antwoord, gegeven op de vraag welke gevolgen de plannen voor de ontwikkeling van de binnenstad hebben. De binnenstad, met al haar culturele voorzieningen, winkels en evenementen, heeft een bijzonder belangrijke maatschappelijke functie. Inzichten in de verkeerskundige en economische effecten van de plannen zijn daarom noodzakelijk, zeker omdat die gevolgen bijzonder groot zullen zijn.

Wij maken ons zorgen over de effecten van de voorgenomen mobiliteitsvisie op de Utrechtse binnenstad. Wij investeren in Hoog Catharijne omdat we geloof hebben in Utrecht. Geloof in het centrum van deze stad. Een goede bereikbaarheid, voor alle vervoersmodaliteiten, ook de auto, hoort bij deze binnenstad.

Het is al vaker opgemerkt, écht inzicht in de gevolgen van de plannen ontbreekt. Nergens wordt in de nota duidelijk wat precies de verkeerskundige, of economische effecten zijn van de voorgenomen plannen.

Concreet is dan ook de vraag om vóór besluitvorming eerst te zorgen voor een goede cijfermatige onderbouwing, om daarmee écht inzicht te verkrijgen in de effecten van het Mobiliteitsplan. Dit is in ieders belang, maar zou een voorwaarde voor uw gemeente moeten zijn om een gedegen beslissing te nemen!

Dank voor uw aandacht.

Bijdrage Martijn Kragtwijk, Bewonerscommissie Seringstraat

Goedenavond,

Namens de bewoners van de Seringstraat wil ik graag het met u hebben over de kaart op bladzijde 30 van het mobiliteitsplan.

*

Hier staat een zogeheten 'doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg' ingetekend; tussen onze achtertuinen en het spoor. Als bewoners van de Seringstraat maken wij hier ernstig bezwaar tegen. Ik hoop u te kunnen overtuigen dat dit niet alleen een kwestie is van 'not in my back yard'; wij denken juist graag met u mee over alternatieven die beter zijn voor alle betrokkenen.

*

Het stuk grond tussen onze achtertuinen en de spoordijk is tot nu toe een afgesloten gebied, waar de bewoners vrij uitzicht op hebben. De bewoners hebben bewust gekozen voor deze rustige plek aan het groen, en nemen het treinverkeer voor lief.

Ja, er reed wel eens een onderhoudsautotje van ProRail, en er werden incidenteel spoorwissels over afgevoerd, maar verder is het een (relatief) rustige plek. Als de trein voorbij is, hoor je de vogels.

*

Er is de laatste tijd veel overlast op ons afgekomen. Vorig jaar heeft NS over dit pad vervuilde grond afgevoerd, en komend jaar zal ProRail 9 maanden lang stalen damwanden in de grond komen drukken. En in het kader van de Spoorzone 2e Daalsedijk zal er jarenlang zwaar bouwverkeer voorbij denderen. Bepaald geen prettig vooruitzicht. Maar: dit is allemaal nog tijdelijk....

*

De aanleg van een fietspad zou echter een transformatie betekenen naar een stuk openbare ruimte.

Dit heeft voor ons als bewoners grote negatieve 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 voor de bewoners van de Seringstraat een onacceptabele vermindering van het woongenot, en ook een sterke aantasting van de waarde (en verkoopbaarheid) van onze huizen.

Daarnaast zou een fietspad op deze plek een sociaal onveilige situatie opleveren, aangezien het over een grote lengte ingeklemd zit tussen achtertuinen en de spoordijk, zonder afslagen of zijstraten.

Indien u een doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg wilt aanleggen, verzoeken wij u daarom met klem om een betere route te kiezen.

*

Bijvoorbeeld aan de voorkant van onze huizen, dus door de Seringstraat zelf. Dit zou dan een fietsstraat kunnen worden waar de auto te gast is, net zoals gepland is bij o.a. de Cremerstraat en de Geraniumstraat. Ook dan hebben wij nog steeds extra geluidsoverlast van de toename van fietsers en brommers, maar zonder de andere nadelen die ik net noemde. Daarom heeft deze oplossing onze voorkeur boven 'gesandwiched' te worden tussen een straat en een fietspad.

*

Maar het beste alternatief is natuurlijk om de route aan de andere kant van de spoordijk te laten lopen, dus in de Cartesiusdriehoek. Vanuit de Spoorzone 2e Daalsedijk gaat het fietspad dan door de fietstunnel waar een jaar geleden door de gemeenteraad voor is gepleit bij het vaststellen van de ontwikkelvisie.

Ook biedt dit direct een goede aansluiting op de nieuwe ontwikkelingen die de komende jaren in de Cartesiusdriehoek gaan plaatsvinden.

En tenslotte zou deze variant mooi doorlopen in de fietsroute die door het Werkspoorgebied is ingetekend (over het oude 'Spoorlaan'-trace). Hierdoor kan het Julianapark tevens gespaard blijven.

*

Als bewoners hebben we deze alternatieven meermaals voorgelegd aan de gemeente en andere betrokkenen. Dan wordt er telkens verwezen naar een onderzoek dat maar niet van de grond komt en steeds maar weer uitgesteld wordt.

En intussen verschijnt de streep van de fietsroute op alle kaartjes steeds weer achter onze huizen. Wij zijn bang dat deze streep daarom een self fulfilling prophesy wordt. Ik wil u vragen deze streep te verleggen door de geopperde alternatieven serieus te nemen.

Dank u wel.

Bewoner Lijsterstraat

Ik maak me als inwoner van Utrecht, zowel in mijn rol als fietser en automobilist zorgen om het gehele plan zoals dit nu voorligt.

Mijn grootste zorgen concentreren zich op mijn rol als automobilist, aangezien dit plan daar onvoldoende rekening mee houdt mijns inziens. Ik fiets uiteraard waar ik kan, echter heb ik keuzevrijheid in mijn mobiliteit nodig aangezien ik ook bepaalde bestemming voor werk moet bezoeken die alleen met auto te bereiken zijn. De stad lijkt compleet op slot te gaan voor de auto en dit baart mij grote zorgen, aangezien Utrecht ook

graag bekend staat als gastvrije stad. Het omschakelen van 4 baans wegen naar stadsboulevard doet me vrezen op veel files, vertraging, daardoor extra luchtvervuiling aangezien doorstroming het beste is voor de lucht. Daarnaast maak ik me zorgen over de transitieperiode, waarin dit gaat gebeuren, omdat veel overlast vooral voor automobilisten hierdoor wordt verwacht. Hier sluit ik mij volledig bij aan. Kortom: mag ik u vragen om afdoende rekening te houden met mij als automobilist? In het belang van de stad, de economie en de banen die hiermee samenhangen! Alvast dank!