

Consultatiedocument Maatregelen Utrecht West 2012

Dit document bevat de gebundelde reacties op de plannen voor de **Doseerinstallatie Noordelijke StadsAs (NSA)**.

Het College heeft deze variant 4b, voortkomend uit de Studie Benuttingsvariant Utrecht West, op 28 juni 2011 benoemd tot voorkeursvariant en vrijgegeven voor consultatie. De voorgestelde nieuwe oplossing dient ter vervanging van de eerdere plannen (uit 2009) voor de Spoorlaan en de Josephtunnel en zal bij definitieve besluitvorming door het college en raad leiden tot een formele aanpassing van het Maatregelenpakket Utrecht West (MUW).

De consultatieperiode liep van 16 januari t/m 17 februari 2012. In zes Utrechtse wijken plus twee aangrenzende woonwijken van de gemeente Stichtse Vecht (Maarssen) is huis-aan-huis een wijkbericht verspreid, waarin de voorgestelde oplossing werd aangekondigd en men werd uitgenodigd voor een van de informatieavonden. Stadsbreed is de consultatie aangekondigd via de gemeentepagina's in Ons Utrecht en Ons Leidsche Rijn. De plannen zijn gepresenteerd via de website (www.utrecht.nl/muw), lagen ter inzage op de wijkbureaus en zijn toegelicht tijdens twee informatieavonden: 25 januari in Leidsche Rijn (44 bezoekers) en 30 januari in West (71 bezoekers). Het stellen van vragen kon via de mail, telefonisch, op de wijkbureaus of tijdens een van de avonden.

Bewoners / belanghebbenden konden hun reactie schriftelijk kenbaar maken via het digitale formulier op de website, per email, per brief, en door het invullen van een reactieformulier tijdens een van de informatieavonden of bij een van de wijkbureaus. Het totale aantal binnengekomen reacties bedraagt: 254.

Veel reacties hebben betrekking op dezelfde onderwerpen. Voorafgaand aan de beantwoording van de individuele reacties wordt daarom eerst stilgestaan bij deze veel voorkomende, algemene onderwerpen, die voor een groot deel van de betrokkenen van belang zijn.

Gebruikte afkortingen

- UA+B (Ambitiedocument): Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar 2030
- ALU: Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (2009)
- BRU: Bestuur Regio Utrecht
- BUW: Benuttingsvariant Utrecht West 2030
- MUW: Maatregelen(pakket) Utrecht West
- mvt/etmaal: motorvoertuigen per etmaal
- NOUW1: Nieuwe Ontsluiting Utrecht West 1 (Plutoniumweg)
- NOUW2: Nieuwe Ontsluiting Utrecht West 2(Wolfgang Pauliweg)
- NRU: Noordelijke Randweg Utrecht (N230) (deels provinciale weg (Zuilense Ring) en deels gemeentelijk (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Eindhovenreed))
- NSA: Noordelijke Stadsas (Vleutensebaan)
- NSL: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
- RING: netwerk van wegen 'om' de stad Utrecht bestaande uit de A2, A12, A27 en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
- RSS: RandStadSpoor
- OV: Openbaar Vervoer

Inhoudsopgave

De studie Benuttingsvariant Utrecht West.....	3
Doseerinstallatie NSA	3
Relatie met het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar	5
Algemene onderwerpen	5
A De verbinding tussen Leidsche Rijn en de oude (binnen)stad Utrecht	5
B Bereikbaarheid van Oog in Al en de Schepenbuurt en het Cartesiusgebied.....	6
C Alternatieven voor de auto in vorm van OV en fiets	7
D Verplaatsing van het probleem naar de randen van de stad	8
E Effect op de luchtkwaliteit van meer autokilometers	8
F Stuurbaarheid van gedrag	8
Beantwoording individuele reacties	9

De studie Benuttingsvariant Utrecht West

In december 2009 heeft de raad het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht vastgesteld. Onderdeel van dit plan was het Maatregelenpakket Utrecht West (MUW). Dit pakket met maatregelen is nodig om in Utrecht West blijvend aan de leefbaarheidsnormen te voldoen door vermindering van de autodruk. De nieuwe verbindingsweg (Spoorlaan) en een tunnel onder de Sint-Josephlaan maakten deel uit van dit maatregelenpakket. In 2010 kiest het huidige college met haar collegeprogramma Groen, Open en Sociaal voor een nieuwe aanpak, die ervoor moet zorgen dat in 2030 de groei van het autoverkeer is gehalveerd. Deze aanpak gaat onder uit van een betere benutting van de bestaande infrastructuur, waardoor de aanleg van nieuwe infrastructuur grotendeels overbodig wordt. In 2011 is daarom onderzocht hoe de knelpunten aan de westkant van de stad aangepakt kunnen worden zonder de aanleg van een nieuwe verbindingsweg door Lage Weide (Spoorlaan) en de ondertunneling van de Sint-Josephlaan. Een belangrijk uitgangspunt bij deze studie Benuttingsvariant Utrecht West (BUW) is de halvering van de groei van het autoverkeer in 2030.

Doseerinstallatie NSA

Het doel van de studie BUW is om te onderzoeken of en hoe het verkeer via benutting van de bestaande infrastructuur door Utrecht West kan worden geleid, waarbij wordt voldaan aan de leefbaarheidsnormen. De voornaamste knelpunten die in de studie moeten worden opgelost, zijn de overbelasting van de Sint-Josephlaan, de Pijper- Haydn- en Lessinglaan en de Hogeweidebrug. In de studie zijn diverse mogelijke oplossingen onderzocht en gescoord op een lijst van criteria. De oplossing "Doseerinstallatie Noordelijke Stadsas (NSA)" blijkt op alle criteria het best te scoren.

De kern van de oplossing ligt in het onaantrekkelijker maken van de verbinding tussen Leidsche Rijn en het noordwestelijke deel van de bestaande stad, waardoor regionaal verkeer en verkeer van Leidsche Rijn naar de bestaande stad eerder een andere route zal kiezen en zodoende de druk op de westelijke verdeelring vermindert. Dit blijkt het best te kunnen door het plaatsen van een doseerinstallatie ter hoogte van de Noordelijke StadsAs (NSA) in Leidsche Rijn Centrum in 2018. Hiermee wordt de reistijd vergroot van verkeer dat van Leidsche Rijn via Leidsche Rijn Centrum en de Hogeweidebrug naar het noordoosten wil rijden, wat deze route onaantrekkelijk maakt voor doorgaand verkeer. Bestemmingsverkeer kan gebruik blijven maken van de Parijsboulevard / Grauwaartsingel.

Om alternatieve routes voor doorgaand verkeer beter te faciliteren, moeten twee potentiële knelpunten nader onderzocht worden. Het gaat hierbij allereerst om de definitieve vormgeving van de Nouw2 in Lage Weide. In het verleden is de Nouw2 als tijdelijke invalsroute naar de stad aangelegd, maar als de Nouw2 blijvend gebruikt gaat worden, moet de weg op een aantal plekken worden aangepast, zodat deze als volwaardige toegang tot de stad kan functioneren. Daarnaast moet gekeken worden naar het knooppunt A2 met de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) om te zien of de capaciteit hier voldoende is om verkeer vanaf de A2 en de westzijde van Leidsche Rijn goed door te laten stromen naar de NRU.

De doseerinstallatie zal op z'n vroegst in 2018 in gebruik kunnen worden genomen; zodra de Noordelijke StadsAs (NSA) gereed is. Hoe de doseerinstallatie er uit moet komen te zien en waar deze precies geplaatst gaat worden, is onderdeel van de nadere uitwerking. Een verkeersregelinstallatie (verkeerslicht) is een van de mogelijkheden, maar de keuze kan bijvoorbeeld ook vallen op een bijzondere weginrichting (bijv. 30 km zone). Bij de uitwerking van de plannen zal ook gekeken worden naar manieren waarop verkeersdeelnemers vroegtijdig geïnformeerd kunnen worden over de verwachte reistijd via een bepaald route, zodat men op dat moment een keuze kan maken. Ook de definitieve vormgeving van de Nouw2 en een mogelijke aanpassing van de aansluiting A2/NRU zullen nog uitgebreider onderzocht worden. Dit sluit aan bij de planning van de andere maatregelen in Utrecht West.

Bij het visualiseren van de nieuwe oplossing dient rekening gehouden te worden met het feit dat de definitieve verkeersstructuur van Leidsche Rijn nog in ontwikkeling is, dus in de loop der jaren anders zal zijn dan momenteel het geval is. Tussen Leidsche Rijn Centrum en Hooggelegen dient de Stadsbaan nog te worden gerealiseerd. Ook de definitieve verkeersstructuur van Leidsche Rijn Centrum is nog niet gereed. Zie onderstaande kaartjes.

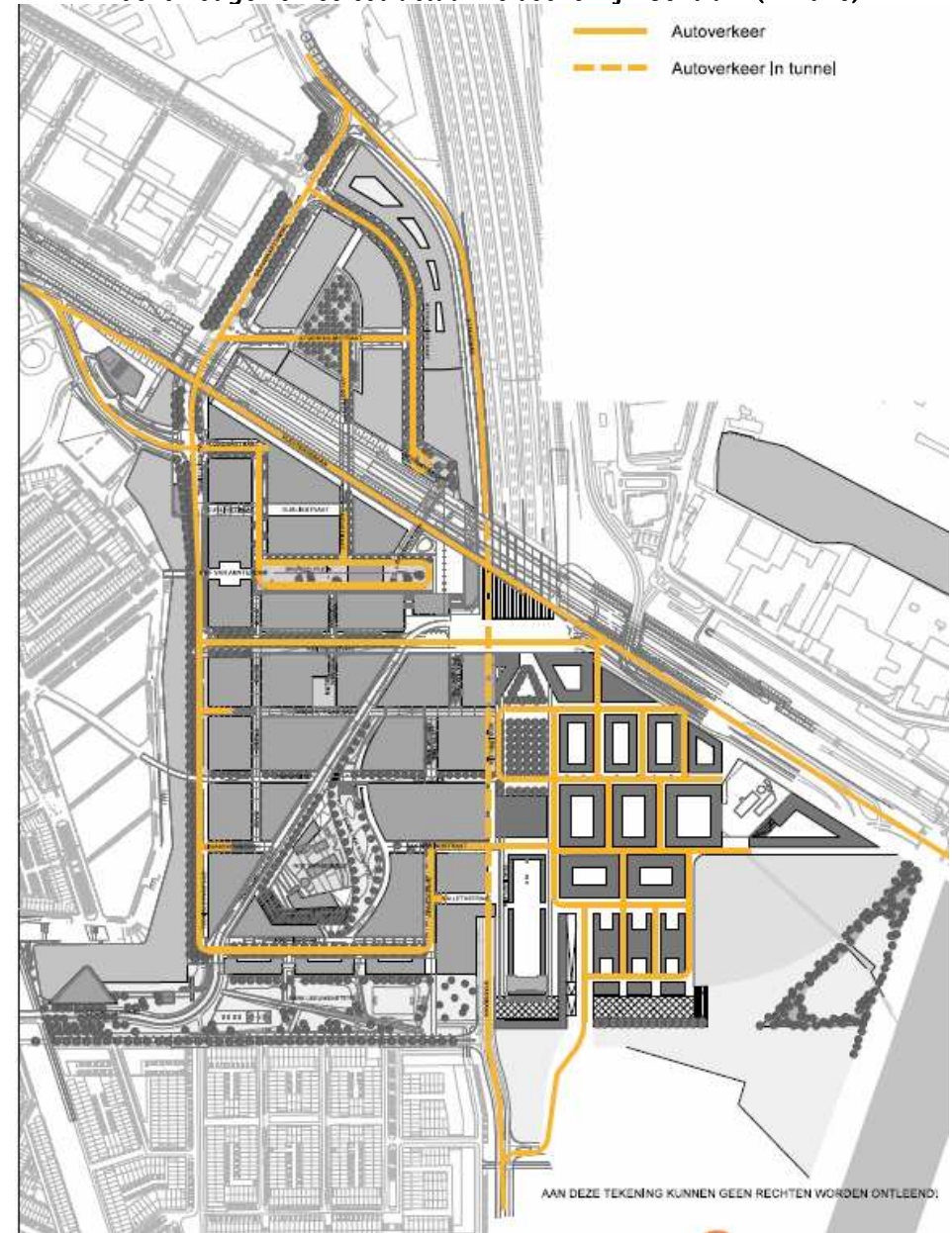
Huidige verkeersstructuur Leidsche Rijn Centrum (d.d. 23 oktober 2011)



Belangrijkste wijzigingen:

- De Vleutensebaan wordt doorgetrokken parallel aan het spoor (werktitel: Noordelijke StadsAs), ter vervanging van de huidige Verlengde Vleutenseweg. Hier komt de doseerinstallatie.
- De Stadsbaan Noord wordt doorgetrokken, gaat in een tunnel onder Leidsche Rijn Centrum door, en loopt ten zuiden hiervan parallel aan de A2 (over de overkapping de A2) richting knooppunt Hooggelegen. Ten zuiden van het spoor heet deze weg 'Stadsbaan midden'. Met deze infrastructuur ontstaat er een doorgaande route tussen aansluiting Harmelen op de A12, parallel aan de A12, via de Letschertweg en de Stadsbaan (parallel aan de A2) en de Proostwetering richting aansluiting van de Haarrijnse Rading op de A2. Deze vervangt dan onder andere de huidige route via de Hogeweidebrug.
- Bij de Terwijdesingel sluit de Grauwaartsingel aan die Leidsche Rijn Centrum ontsluit. Vanaf de bestaande stad, aansluitend op de Vleutensebaan sluit de Parijsboulevard aan. Deze ontsluit eveneens Leidsche Rijn Centrum en wel vanaf de bestaande stad. Aan de zuidkant komt een ontsluiting van Leidsche Rijn Centrum vanaf de Stadsbaan – midden.

Toekomstige verkeersstructuur Leidsche Rijn Centrum (± 2018)



Relatie met het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

In het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar zijn de ambities van de stad voor de mobiliteit op de langere termijn (2030) bij elkaar gebracht. De stad groeit en dat betekent dat de vraag naar mobiliteit meegroeit. Een toename van het autoverkeer zet de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad onder druk. Het Ambitiedocument schetst een beeld van Utrecht als aantrekkelijke en duurzaam bereikbare stad in 2030.

Het Ambitiedocument gaat uit van zeven principes:

- De gebruiker centraal in het mobiliteitsbeleid
- Kwaliteit in de openbare ruimte centraal stellen
- Levendige centra op knooppunten
- De plaats bepaalt de mobiliteitskeuze
- Randstadspoor en HOV(tram) als basis van het openbaar vervoersysteem
- De fiets als primair vervoersalternatief in de stad
- De stedelijke verdeelring wordt stadsboulevard

De studie Benuttingsvariant Utrecht West is op twee manieren verbonden met het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. In de studie is het streven uit het Ambitiedocument voor de halvering van de groei van het autoverkeer in 2030 als uitgangspunt genomen. Daarnaast past de gekozen oplossing van de doseerinstallatie in het maatregelenpakket van het Ambitiedocument. Zie voor meer informatie over het Ambitiedocument: www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar.

Algemene onderwerpen

In veel van de ontvangen reacties komen dezelfde onderwerpen naar voren. Deze onderwerpen worden hieronder in brede zin behandeld, zodat hier bij de beantwoording van de individuele reacties naar verwezen kan worden en te veel dubbelingen kunnen worden voorkomen. Het gaat hierbij om:

- A Verbinding tussen Leidsche Rijn en de bestaande (binnen)stad Utrecht
- B Bereikbaarheid van Oog in Al, de Schepenbuurt en het Cartesiusgebied
- C Aandacht voor alternatieven voor de auto in de vorm van fiets en OV
- D Verplaatsing van het probleem naar de randen van de stad
- E Het effect op de luchtkwaliteit van meer autokilometers
- F Stuurbaarheid van gedrag

A De verbinding tussen Leidsche Rijn en de oude (binnen)stad Utrecht

Samenvatting reacties: *bewoners (van Leidsche Rijn) zijn van mening dat door het plaatsen van een doseerinstallatie op de Noordelijke StadsAs (de Vleutensebaan) de beloofde verbinding tussen het oude deel en het nieuwe deel van de stad Utrecht wordt verbroken.*

Antwoord: Uit de studie BUW blijkt dat veel mensen vanuit Leidsche Rijn met bestemming in de wijken Noordwest, Overvecht en Zuidwest en Utrecht Oost gebruik maken van de Vleutensebaan en de Hogeweidebrug (en vice versa) om hun bestemming te bereiken. Om die delen van de stad te bereiken, zijn goede alternatieve routes voorhanden, die de Hogeweidebrug en de westelijke verdeelring minder belasten. De studie wijst uit dat het plaatsen van een doseerinstallatie op de Vleutensebaan (werktitel NSA: Noordelijke StadsAs) de beste manier is voor het verminderen van de verkeersdruk op het westelijke deel van de binnenring. De doseerinstallatie heeft invloed op de verbinding tussen Leidsche Rijn en de binnenstad. Er is echter geen sprake van een verbroken verbinding; de route blijft mogelijk, maar gaat meer tijd kosten. In de oude plannen is de Vleutensebaan ingetekend als een doorgaande weg langs het spoor en daarmee de hoofdweg via de Hogeweidebrug naar de bestaande binnenstad. In de huidige plannen voor de infrastructuur in en rondom Utrecht loopt de hoofdroute naar de binnenstad via de Meernbrug en de in aanleg zijnde fly-over bij het 24

Oktoberplein. Deze hoofdroute is prima bereikbaar vanuit Leidsche Rijn via de Stadsbaan. Zo wordt de ene route weliswaar ontmoedigd vanaf 2018, maar worden de alternatieven (zoals via de Stadsbaan) juist beter gefaciliteerd.

Voor bewoners in Leidsche Rijn met bestemming in de wijken Noordwest, Overvecht en Zuidwest is de Haarrijnse Rading en de NRU een volwaardig alternatief. De afronding van de Noordelijke StadsAs (het doortrekken van de Vleutensebaan langs het spoor) is verbonden met de ontwikkeling van het toekomstige Leidsche Rijn Centrum en staat gepland voor 2018. Waar de doseerinstallatie exact komt te staan en hoe deze er precies uit komt te zien, moet nog verder worden uitgezocht en wordt meegenomen in het geheel van plannen voor Leidsche Rijn Centrum.

B Bereikbaarheid van Oog in Al en de Schepenbuurt en het Cartesiusgebied

Samenvatting reacties: *bewoners en bedrijven van Utrecht West (Oog in Al, Schepenbuurt, Cartesiusgebied) zijn van mening dat het gebied steeds minder goed bereikbaar wordt door de maatregelen die de afgelopen jaren genomen zijn en nog op stapel staan.*

Antwoord: De op- en afritten Oog in Al van de A2 zijn afgekoppeld met het in gebruik nemen van de NOUW 1. Vanwege de aanhechting van Leidsche Rijn aan de stad was dit noodzakelijk. De inzet van de in 2009 vastgestelde maatregelen uit het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) is dat in 2015 stadsbreed wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit, zoals afgesproken in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het linksafverbod M.L. Kinglaan – Pijperlaan vloeit hieruit voort.

Daarnaast is in Utrecht aandacht gevraagd voor de leefbaarheid van de wijken grenzend aan de westelijke verdeelring. Er zijn toen voor een aantal wegen streefwaarden m.b.t. de leefbaarheid vastgesteld (uitgedrukt in maximale aantallen motorvoertuigen per etmaal), de zogenaamde leefbaarheidsnormen. In aanvulling op het ALU zijn voor Utrecht West extra maatregelen vastgesteld om aan die leefbaarheidsnorm te kunnen voldoen (MUW), door de verkeersdruk van auto's aan de westkant van de stad blijvend te verminderen. De (mogelijke) knip op de Thomas a Kempisweg maar ook de doseerinstallatie vloeit hieruit voort.

De daadwerkelijke invoering van de voorgenomen maatregelen uit het ALU en het MUW gebeurt gefaseerd. Hierbij wordt steeds gekeken of de maatregel doet waar deze voor bedoeld is en wat de wisselwerking is met andere ontwikkelingen. De bereikbaarheid van alle delen van de stad is hierbij zeker een aandachtspunt. Dat neemt niet weg dat de straten die het dichtst bij een fysieke ingreep (knip, linksafverbod, doseerinstallatie etc.) in de buurt liggen, hier vaak ook het meest van zullen merken. Het is niet mogelijk om doorgaand verkeer over een bepaald traject te weren zonder dat dit ook consequenties heeft voor het bestemmingsverkeer. Ook kan het zijn dat er sprake is van een zwaarwegend algemeen belang voor de hele stad, zoals de aanleg van de A2-tunnel met als bijkomend resultaat dat de oude A2-afrit Utrecht West moest komen te vervallen. Door bewoners inzicht te geven in dit soort overwegingen en hen middels consultatie te betrekken bij de nadere uitwerking van zaken, probeert de gemeente zo goed mogelijk alle belangen te waarborgen. De constatering dat Oog in Al straks minder rechtstreeks vanuit de snelweg te bereiken is, is terecht.

Oude A2-afrit Utrecht West

Deze afrit is in december 2007 komen te vervallen vanwege de bouw van Leidsche Rijn. Om Leidsche Rijn goed aan te laten sluiten op de bestaande stad is ervoor gekozen de A2 in te pakken in de zogenaamde 'A2 landtunnel'. Op die manier kan er dicht tegen de A2 worden gebouwd en is de barrièrewerking van de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad deels verkleind.

Bij het wegvallen van deze afrit is de NOUW2 (nieuwe ontsluiting Utrecht west 2) door Lage Weide toen als tijdelijke verbinding aangelegd, vanuit het idee dat er in de toekomst een nieuwe verbindingsweg (Spoorlaan) zou komen. Nu het college in het collegeprogramma heeft besloten autoverkeer in Utrecht West over de bestaande infrastructuur af te wikkelen, zal de NOUW2 aangepast worden tot een volwaardige invalsroute naar de stad.

Herstel van de afrit op de oorspronkelijke plek is in het consultatietraject van 2009 ook reeds geopperd door het bewonerscomité Ronduit Weg. In het inspraakdocument over het ALU wordt uitgelegd waarom dit fysiek niet mogelijk is: Aansluiting van de route over de Hogeweidebrug op de A2 op de oorspronkelijke plek is niet meer aan de orde vanwege de daar inmiddels aangelegde overkapping van de A2 en de geplande ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Een nieuwe aansluiting van de NOUW2 op de A2 ten noorden van het spoor en ten zuiden van de huidige afslag Lageweide zal ruime afstand moeten bewaren tot aan de mond van de landtunnel. Uitvoegen vanaf de parallelbanen van de A2 ten behoeve van zo'n afslag kan niet in de tunnel plaats vinden en vergt circa 400 meter, los van de vraag of dat onmiddellijk na de tunnel inpasbaar is. Gelet op de luchtkwaliteitseisen zijn vlak langs de ruimte die voor de parallelbanen is gereserveerd afschermende voorzieningen gepland (schermen, wallen of bebouwing). Een volledige afslag op 400 meter van de tunnelmond levert een conflict op met de afschermende bebouwing langs de A2 aan de Leidsche Rijn kant. Dat betreft voorzieningen die nodig zijn als geluidwering voor de wijk Terwijde. Het betreft onder meer het reeds gerealiseerde gebouw "The Wall". Bovendien zou met zo'n afslag een

deel van De Wetering–zuid en Leidsche Rijn Centrum Noord niet gerealiseerd kunnen worden. Een halve aansluiting aan de oostkant van de A2 is denkbaar. De oprit naar de parallelbanen in noordelijke richting voegt echter niets toe aan de oprit zoals die reeds beschikbaar is in de aansluiting Lageweide. Een kwart aansluiting zou de afstand enigszins kunnen bekorten, alleen voor verkeer dat vanuit het zuiden door de landtunnel rijdt met Utrecht West als doel. De omgekeerde beweging is dus niet mogelijk. De maatregel is weinig effectief en zorgt voor een onduidelijke verkeersstructuur.

Linksafverbod M.L. Kinglaan

Het instellen van een linksafverbod vanaf de M.L. Kinglaan richting de Pijperlaan is een NSL maatregel die verband houdt met de maatregel knip Paardenveld (beiden vastgelegd in het ALU 2009). Wanneer de knip Paardenveld is gerealiseerd, kan het autoverkeer niet meer vanuit het Westplein richting de binnenstad rijden. Om autoverkeer te ontmoedigen dat dan via de verdeelring en de Amsterdamsestraatweg naar de binnenstad wil rijden, is het tijdelijke linksafverbod nodig. Het tijdelijke linksafverbod vanaf de M.L. Kinglaan is dus bedoeld om Oog en Al te ontlasten wanneer de knip Paardenveld gerealiseerd is. Bij de concrete invoering van het linksafverbod worden in overleg met de inwoners van de aangrenzende wijken (o.a. Oog in Al, Welgelegen en Transwijk) de te verwachten neveneffecten in kaart gebracht, zodat ongewenste neveneffecten zoals sluip- en zoekverkeer, zo veel mogelijk kunnen worden tegen gegaan. Hierbij worden ook aspecten van verkeersveiligheid betrokken. Oog in Al blijft vanaf de rijkswegen bereikbaar via de NOUW2 en de westelijke verdeelring en via de ring zuid en de Europalaan en de Beneluxlaan.

Mogelijke knip op de Thomas à Kempisweg

De mogelijkheid van een knip op de Thomas à Kempisweg is eveneens vastgelegd in het ALU 2009. Daarin staat dat de invoering van de knip wordt voorzien tussen 2015 en 2018. Of de knip nodig is, zou na 2015 worden bepaald op basis van de metingen van de luchtkwaliteit en de verkeersintensiteiten. Echter, een van de hoofdkeuzes van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is de stadsboulevard. De functie van de verdeelring wordt dan verlegd naar de snelwegen rondom de stad. In dit beeld past de knip niet. In het Ambitiedocument wordt daarnaast uitgegaan van een fly-in bij het 24 Oktoberplein. Op korte termijn zal worden bekeken of met de fly-in de knip of een vervangende maatregel nodig is om aan de leefbaarheidsnormen te kunnen voldoen.

C Alternatieven voor de auto in vorm van OV en fiets

Samenvatting reacties: *Veel mensen geven aan dat het verminderen van de autodruk niet haalbaar is zolang het Openbaar Vervoer (OV) en de fiets beperkte vervangingsmogelijkheden bieden, waardoor men noodgedwongen voor de auto blijft kiezen.*

Antwoord: De gemeente zet zich in voor een omslag van auto naar fiets- en OV-gebruik. De ambities in het document Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar liggen in deze lijn. De gemeente is zich ervan bewust dat het beter faciliteren van alternatieven (fiets, OV, P+R) hand in hand moet gaan met het nemen van automaatregelen. Daarom wordt nu al volop gewerkt aan en geïnvesteerd in een betere bereikbaarheid van en naar en binnen Utrecht, per openbaar vervoer en per fiets. Dat is ook een absolute voorwaarde om de maatregelen voor het autoverkeer mogelijk te maken en de gewenste halvering van de groei van het autoverkeer te kunnen bewerkstelligen. Betere OV- en fietsverbindingen en -voorzieningen zorgen ervoor dat een groter deel van de verkeersbewegingen binnen de stad met OV en fiets kunnen plaatsvinden. De doseerinstallatie staat gepland voor 2018 (is afhankelijk van de aanleg van Leidsche Rijn Centrum en de Noordelijke StadsAs), terwijl er de komende tijd al veel gaat gebeuren op het gebied van fiets en OV, dus tegen die tijd is de afweging tussen de auto of een ander vervoermiddel zeker niet meer vergelijkbaar met de huidige situatie.

– Zo is de gemeente in overleg met de NS om de frequentie van het aantal stoptreinen van en naar Vleuten, Terwijde en het toekomstige Leidsche Rijn Centrum te verhogen tot vier maal per uur. In overleg met NS en ProRail wordt het meest geschikte moment vastgesteld, naar verwachting zal deze frequentieverhoging plaatsvinden in de periode tussen eind 2012 en de eerste helft van 2013.

– De (hoofd)fietsroutes en dan allereerst de Top5-fietsroutes worden de komende jaren aangepakt en verder verbeterd door bijvoorbeeld een betere afstelling van de verkeerslichten, toevoegen van ontbrekende schakels. etc. De plannen voor de fietsbrug over het Amsterdam–Rijnkanaal zijn in volle voorbereiding.

– Binnen het samenwerkingsverband van het BRU (Bestuur Regio Utrecht) wordt gewerkt aan een regionaal en stedelijk tramnetwerk, waarvan de tram naar de Uithof de eerste is (planning oplevering: 2018).

D Verplaatsing van het probleem naar de randen van de stad

Samenvatting reacties: *Een grote groep mensen geeft aan dat de gemeente Utrecht het probleem van de hoeveelheid verkeer op de binnenring in Utrecht West met deze oplossing verplaatst naar de randen van de stad. Utrecht West wordt weliswaar ontlast, maar de gevolgen komen op het bordje van Noordwest, Leidsche Rijn, Vleuten en Maarssen (Stichtse Vecht). Voor deze gebieden is het dus geen oplossing, maar een verplaatsing van het probleem.*

Antwoord: Het is juist dat de oplossing van de doseerinstallatie specifiek gericht is op het verminderen van de autodruk op de Pijper-, Haydn- en Lessinglaan, de Hogeweidebrug en de Cartesiusweg/St. Sint-Josephlaan. Als een deel van het verkeer van en naar Leidsche Rijn via andere routes gaat rijden, wordt dat effect bereikt. Tegelijkertijd is bij de beoordeling van het beste alternatief als uitgangspunt gehanteerd dat op andere plaatsen geen probleem mag ontstaan. Dat is dan ook niet het geval. Doordat het verkeer beter wordt gespreid over het bestaande wegennet, wordt op alle wegen voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Dat neemt niet weg dat sommige wegen drukker zullen worden, maar daar worden geen normen voor luchtkwaliteit (of geluid) overschreden.

De toename van verkeer aan de randen van de stad blijft volgens de berekeningen binnen de normen. Voor mogelijke knelpunten wordt in overleg met betrokken partijen (Rijkswaterstaat, Provincie, gemeente Stichtse Vecht en gemeente Utrecht) bekeken waar (toekomstige) aandachtspunten liggen en wat hiermee moet gebeuren. Bij de vervolgstudie zal hier nader naar gekeken worden.

E Effect op de luchtkwaliteit van meer autokilometers

Samenvatting reacties: *Veel mensen vragen zich af of het maken van extra autokilometers (doordat verkeer wordt gestimuleerd om de buitenring te nemen) niet juist voor een verslechtering in plaats van een verbetering van de luchtkwaliteit zorgt.*

Antwoord: De autonome groei van het autoverkeer in de referentiesituatie 2030 t.o.v. het jaar 2010 bedraagt 11% voor de binnenstedelijke autokilometers en 32% voor de snelwegautokilometers. In de voorliggende variant bedraagt de groei 12% voor de binnenstedelijke autokilometers en 33% voor de snelwegautokilometers. Er worden dus inderdaad meer autokilometers gereden in de voorliggende variant t.o.v. de autonome referentievariant, maar die worden vanuit de dichtbevolkte westelijke verdeelring verplaatst naar wegen waarlangs weinig mensen wonen (Haarrijnse Rading, NOUW2 en de RING). De verbetering van de luchtkwaliteit langs de dichtbevolkte wegen heeft weliswaar een negatief effect op de luchtkwaliteit langs de dunbevolkte wegen, maar op alle wegen wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen.

F Stuurbaarheid van gedrag

Samenvatting reactie: *Een groep mensen is van mening dat ontmoedigen (sowieso) niet werkt. Zij geven aan dat het zeer de vraag of mensen daadwerkelijk een andere route gaan kiezen of uit de auto gaan, omdat (gewoonte)gedrag moeilijk te beïnvloeden is.*

Samenvatting antwoord: Het ontmoedigen van het autoverkeer op de Noordelijke StadsAs door de introductie van een doseerinstallatie zal volgens de gemeente leiden tot de keuze voor alternatieve routes of alternatieve vervoersvormen. Aangezien de Noordelijke StadsAs er nu nog niet is, kan het gewoontegedrag nog effectief worden gestuurd. Als in de praktijk blijkt dat de alternatieve vervoersvormen en/of alternatieve autoroutes even snel en wellicht zelfs sneller zijn, dan zullen de automobilisten voor deze vormen en/of routes kiezen. Autobereikbaarheid van alle bestemmingen blijft gewaarborgd, maar dit kan een langere reistijd betekenen.

Beantwoording individuele reacties

(deel 1: reacties 1 t/m 200)

nr.	Reactie	Antwoord / ondernomen actie
1	Het moet veilig, niet milieubelastend zijn en passend in de woonomgeving zijn m.a.w. de bewoners moeten er niet veel van deze weg merken.	Het gaat om het realiseren van een doseerinstallatie. Bij de afweging van de alternatieven hebben milieuaspecten als lucht en geluid een rol gespeeld. Bij de toekomstige uitwerking van de doseerinstallatie zullen uiteraard de door u gesuggereerde aspecten worden meegenomen. De doseerinstallatie is nodig om te voldoen aan de leefbaarheidsnormen in Utrecht West.
2	groene golf of nieuw snelweg aanleggen	De gemeente heeft ervoor gekozen om een (betere) benutting van de bestaande wegen als uitgangspunt te nemen, zodat er zo min mogelijk nieuw asfalt gelegd hoeft te worden. Met het voorliggende alternatief van de doseerinstallatie wordt aan dat uitgangspunt voldaan. De doseerinstallatie past ook binnen het Ambitiedocument waarin het nieuwe mobiliteitsbeleid is vastgelegd. Een eventuele groene golf heeft op termijn te weinig effect op de leefbaarheid.
3	Lijkt mij een goed plan!	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
4	Ik vind dit persoonlijk een slecht voorstel. De Noordelijke Stadas, de naam is niet voor niets bedacht, is juist bedoeld om Leidsche Rijn met de Stad Utrecht te verbinden! Op deze manier wordt het een stuk onaantrekkelijker gemaakt m van Leidsche Rijn naar Utrecht centrum te gaan en wordt Leidsche Rijn buitengesloten. Tevens wordt in mijn geval de bereikbaarheid van mijn woning in Parkwijk vanuit Amsterdam een stuk onaantrekkelijker! Het is een slechte zaak om aan de oorspronkelijke infrastructuur te gaan sleutelen. Utrecht wordt op deze manier één grote puzzel en niet echt prettig om je in te bewegen.	Zie punt A van de algemene onderwerpen. Uw woning in Parkwijk blijft overigens goed bereikbaar via de afrit Hooggelegen, de Stadsbaan en de Hogeweidebaan / Langerakbaan.
5	Het is mij volstrekt onduidelijk wat deze nieuwe oplossing behelst. Wat ik er tot nu toe van begrijp, is dat een directe verbindingsweg met de A2 gehinderd gaat worden met een verkeersregelinstallatie waardoor je 1,5 km om moet rijden. Mij is het daarom niet duidelijk hoe dat het milieu ten goede zou moeten komen. Graag een wat duidelijkere uitleg van de voorgestelde maatregelen en de bijbehorende voor- en nadelen.	Het is inderdaad complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Via de Noordelijke Stadsas (Vleutensebaan) is er géén directe verbinding met de A2. Op de A2 kan worden aangetakt via de Haarrijnse Rading, de Soestwetering en via de Stadsbaan aansluitend op Hooggelegen. Zie ook de algemene uitleg over de Doseerinstallatie NSA vooraan dit document. Zie punt E van de algemene onderwerpen voor het effect op de luchtkwaliteit.
6	Met een betere benutting van de bestaande wegen en het onaantrekkelijk maken van de verbindingsweg tussen Leidsche Rijn en het noordwestelijk deel van de bestaande stad probeert u in bedrieglijk bedekte termen te vertellen dat de verkeersafwikkeling plaats zal vinden via de Graadt van Roggeweg. De verkeersintensiteiten op de GvR weg zijn nu al ontoelaatbaar	In bijlage 3 van de rapportage Benuttingsvariant Utrecht West is aangegeven dat de intensiteit op de Graadt van Roggenweg in het jaar 2010 circa 26.000 mvt/etmaal bedroeg. In de autonome referentievariant loopt dit terug tot circa 22.000 mvt/etmaal (vooral als gevolg van het Aanvullend programma Bereikbaarheid Stationsgebied, waarbij vanuit de Graadt van Roggenweg niet meer rechtsaf kan worden geslagen

	hoog met als gevolg dat de luchtkwaliteit in de directe omgeving te hoog is. Zoals blijkt uit de NSL monitoringstool bevinden de fijnstofconcentraties op de GvR weg zich nu al in de hoogste categorieën. En door de betere benutting van de GvR zullen de verkeersintensiteiten en de fijnstofconcentraties verder toenemen en dat is dus volstrekt onacceptabel. Wil weten of deze plannen al opgenomen zijn in het NSL en wat de uitkomsten en wat de verkeersintensiteiten worden op de Graadt van Rogge weg bij de uitvoering van deze plannen. Kortom ik tegen deze plannen ben en zal er alles aan zal doen om ze tegen te houden.	richting Croeselaan). In de voorliggende variant 4b van de doseerinstallatie daalt de verkeersintensiteit op de Graadt van Roggenweg naar 20.000 mvt/etmaal, omdat doorgaand verkeer naar de ring wordt verdrongen en niet meer dwars door de stad rijdt. Voor wat betreft de fijnstof concentraties op de Graadt van Roggenweg blijkt uit de Monitoringstool dat nu, maar ook in de toekomstjaren wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De voorliggende variant doseerinstallatie Noordelijke Stadsas is niet opgenomen in het NSL, omdat deze ten tijde van het opstellen van het NSL nog niet in beeld was
7	De gemeente heeft altijd geroepen dat LR een volwaardig stadsdeel met goede connectie met de oude stad moet zijn. Nu wordt het dmv een doseerinstallatie moeilijk gemaakt om van LR naar het centrum te komen. Lokaal verkeer mag niet het slachtoffer worden. Het verkeer wat een probleem zou kunnen veroorzaken komt van de a2 bij de afrit 7 die vandaar uit via de Grauwaartsingel de stad in willen. Als het die stroom verboden wordt om linksaf van de Grauwaartsingel naar de NSA af te slaan dan wordt het onaantrekkelijk voor het verkeer van buiten Utrecht, maar kan het lokale verkeer wel vanaf de Vleutensebaan rechtdoor de stad in. Een tweede probleem bij het weren van lokaal verkeer is dat dit via de NRU een weg gaat zoeken. Die kruising wordt al zwaarder belast met lokaal verkeer door het afsluiten van de maarssenseweg (tussen maarssen en Vleuten), wat helaas nog steeds in de plannen staat.	Het grote probleem is niet het autoverkeer dat vanaf de A2 via de Grauwaartsingel de stad in wil richting het centrum, maar het gebruik van de westelijke verdeelring door autoverkeer tussen Leidsche Rijn en de noordelijk gelegen wijken, zoals Noordwest en Overvecht. De gemeente is van mening dat deze verkeersstromen primair via de A2 en NRU afgewikkeld kunnen worden. Autoverkeer tussen Leidsche Rijn en het centrum kan via de route Hooggelegen en de Graadt van Roggenweg het centrum bereiken. In de analyses van de verkeerstromen is de knip van de Maarssenseweg ter hoogte van de A2 meegewogen. Zie ook punt A van de algemene onderwerpen.
8	Uitleg over het plan is zeer karig. Een brief zonder toelichting over het plan zelf en een website met een plaatje begeleid door een zeer summiere toelichting. Het plan is dus om een "slimme verkeersregelininstallatie" aan het eind van de Vleutensebaan (kruising Grauwaartsingel) te plaatsen? De pagina "Onderzoek 2011" rept over de "Noordelijke StadsAs (NSA)", zonder te specificeren waar of wat dit precies is. Bedankt voor uw vraag om mee te denken. Helaas is er onvoldoende (laagdrempelige) informatie beschikbaar om een mening te vormen.	Het is complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt.
9	Met het grootste ongenoegen las ik het wijkbericht en de website. Het is van de zotte dat jullie daar een knip / verkeersdoseerinstallatie willen aanleggen. Ik woon in Leidsche Rijn en werk op de Cartesiusweg, ik moet dan een heel stuk gaan omrijden. Dit levert toch veel meer vervuiling op? Straks sluiten jullie deze hele verbinding af, moet ik dan gaan rijden via de A2 – NRU en dan via Overvecht naar mijn werk? Het is van de zotte.....	De verbinding tussen Leidsche Rijn en de Hogeweidebrug blijft intact, dus u kunt gewoon naar de Cartesiusweg blijven rijden, weliswaar vaker met een langere reistijd. De doseerinstallatie zorgt er met name voor dat deze route wordt ontmoedigd voor verkeer met een bestemming elders in de stad. Door de langere reistijd zal dit verkeer eerder een andere alternatieve route kiezen of een alternatieve wijze van vervoer. Zie ook punten A en E van de algemene onderwerpen. Door te kiezen voor een doseerinstallatie in plaats van een afsluiting kan bestemmingsverkeer (bijv. naar de Cartesiusweg) juist gebruik blijven maken van de Noordelijke StadsAs.

10	Zover ik het nu begrijp is de oplossing niet om doorstroom te verbeteren maar om juist nog meer knelpunten te creëren. Dat is natuurlijk geen oplossing. Sinds je niet meer bij de Douwe Egberts rechtstreeks de snelweg op kan merk je dat iedereen doorrijdt naar de volgende afslag. Auto's blijven daardoor langer in de stad hangen en de luchtkwaliteit neemt af. Ik begrijp dat dit nu weer zo'n maatregel is. Ik ben ook geen voorstander van nieuwe wegen maar er kan toch wel iets anders worden verzonnen dan verkeer langere routes te laten rijden, met alle luchtvervuiling tot gevolg?	Zie punt E van de algemene onderwerpen
11	De oplossing om het verkeer te regelen door in te spelen op de verkeersdrukke is ERG ERG veel beter dan om een nieuwe verbindingsweg aan te leggen (Spoorlaan). Ik hoop van harte dat deze oplossing inderdaad uitgevoerd kan worden. Goed voor de verkeersdrukke van de binnenstad – degenen die willen kunnen wel, maar het gaat niet meer vanzelfsprekend. Goed voor de luchtkwaliteit – niet meer zomaar een grote toevloed aan auto's. Goed voor de huidige stadsstructuur – geen bouwput en mensen die moeten verhuizen. Ik hoop van harte dat de nieuwe oplossing uitgevoerd kan worden.	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
12	Het klinkt als een goede oplossing. Als bewoner van Zuilen zal deze maatregel geen invloed hebben op mijn routes naar huis (een eventuele iets langere reistijd neem ik voor lief), maar wel heel erg op de luchtkwaliteit van mijn woonomgeving. Het klinkt als een logische oplossing om meer een ringwegstructuur om de stad heen gestimuleerd wordt, in plaats van verkeer dwars door de kern te stimuleren. Stimuleren en onaantrekkelijk maken in reistijd klinkt als een oplossing dat wezenlijk invloed zal hebben op het rijgedrag van automobilisten (je neemt immers de auto om ergens snel te komen).	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
13	Geef eens een duidelijk antwoord welke huizen op de St. Josephlaan gaan worden afgebroken om de verkeersdrukke op te lossen dat is waar iedereen die hier woont meer belangstelling voor heeft om te weten wat nou eigenlijk jullie plan is zonder te veel vergaderingen, want dat kost teveel tijd. Jullie plannen worden toch wel uitgevoerd zonder onze input dmv vergaderingen en enquêtes. Hopende op een straight antwoord na 6 jaar.	De gemeente heeft er voor gekozen om geen nieuwe wegen aan te leggen, maar beter gebruik te maken van de bestaande wegen. Dit betekent dat het eerdere plan voor een nieuwe verbindingsweg door Lage Weide (Spoorlaan) en daaraan gerelateerd ondertunneling van de St. Josephlaan van tafel is. Er hoeven als gevolg van de nieuwe oplossing (doseerinstallatie NSA) geen huizen op de St. Josephlaan te worden afgebroken. Deze oplossing is juist gekozen om de verkeersintensiteit op de St. Josephlaan omlaag te brengen naar een acceptabel niveau van 15.000 mvt/etmaal.
14	Toen we in Leidsche Rijn kwamen wonen hadden we het beeld dat we onderdeel zouden zijn van de stad Utrecht. In de praktijk lijkt het echter dat Utrecht Leidsche Rijn vooral als wingebied ziet (mooi voor de inkomsten, maar ze moeten niet de stad in komen). Dit is de zoveelste maatregel, waarbij "De Stad" kennelijk beschermt moet worden tegen de grote boze Leidsche Rijn Bewoners: wegen schrappen, doseerinstallaties, omwegen, "onaantrekkelijk" maken, vage brieven zonder kaartjes met "nieuwe oplossingen" die niet worden toegelicht. Dus wederom: gemiste kans. Maak	Zie punt A en punt C van de algemene onderwerpen. Het is complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en

	de stad gewoon bereikbaar. Ook met de auto. En leg daarnaast fatsoenlijk openbaar vervoer aan (Niet alleen in naam “hoogwaardig openbaar vervoer”, maar gewoon een fatsoenlijke metro of een trein die meer dan 2 keer per uur naar Utrecht gaat). In de praktijk gaan wij overigens nauwelijks nog naar het centrum van Utrecht. IJsselstein, Woerden en Amsterdam hebben de voorkeur, omdat je daar veel makkelijker naar toe rijdt. Dit lijkt me een gemiste kans voor de stad Utrecht en ook voor het milieu. Verder zou het prettig geweest zijn als er een paar duidelijke kaartjes met de oplossing (oud en nieuw) worden gepresenteerd. In de teksten wordt je nu overdonderd met allerlei (al dan niet bestaande) straatnamen. Ik heb geen idee waar die allemaal liggen (en dat idee krijg ik niet ook, omdat het niet de bedoeling is dat ik mij richting de stad begeef). Overigens is mijn vertrouwen in de Utrechtse politiek al verdwenen sinds het burgemeestersreferendum, dus het zal weinig effect hebben op mijn beeld van de Utrechtse politiek.	waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt.
15	De ontsluiting van de wijk Terwijde voor autoverkeer is een ramp. Door het telkens afsluiten van de kortste routes die de wijk uitgaan, en het laten omrijden van auto's via alternatieve langere routes, wordt de vervuiling alleen maar erger. Hiernaast neemt ook de irritatie over de slechte ontsluiting van de wijk alleen maar toe. De gekozen oplossing is wat mij betreft dan ook zeer slecht! Ik hoop dat er serieus nagedacht gaat worden hoe auto's simpelweg zsm vanuit de woonwijken naar de dichtstbijzijnde snelweg kunnen worden geleid.	Ten tijde van het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan voor Terwijde is een zodanige verkeersstructuur gekozen dat doorgaand autoverkeer door de woonwijk Terwijde tot een minimum wordt beperkt. De wijk dient ontsloten te worden via de daarvoor bedoelde hoofdinfrastructuur, zoals de Vleutensebaan en de Haarrijnse Rading. Ten tijde van de bouw was nog niet alle hoofdinfrastructuur voor de uitwerking van dit principe beschikbaar, zoals de Vleutensebaan en de spooronderdoorgangen vanuit Terwijde daar naartoe. Er is toen voor gekozen om tijdelijk extra aansluitingen en routes beschikbaar te houden die de woonwijk bereikbaar moesten maken. In de loop der tijd is de hoofdinfrastructuur beschikbaar gekomen en konden deze tijdelijke ontsluitingen en routes worden opgeheven en het gebied worden ingericht conform het Stedenbouwkundige plan. Zie ook punt A van de algemene onderwerpen.
16	De mensen in Zuilen hebben wel last van de A2, maar kunnen er niet goed gebruik van maken als ze naar het zuiden gaan of uit het zuiden komen. Via Maarssen is een enorm eind omrijden, via de afrit direct ten zuiden daarvan rijd je om met een enorme S waardoor je bij de Douwe Egberts uitkomt. Dit omdat je een brug over het A'dam Rijnkanaal over moet. Kan er niet een extra brug komen vanaf deze laatste afrit direct naar zuilen toe? Een knip in de Th. à Kempisweg kan gewoon niet. Hoe moet je vanuit Zuilen of de Schepenbuurt naar iemand in Oog in Al? Is er niet een andere oplossing te bedenken met financiële prikkels. Je mag wel een bepaalde weg gebruiken, maar dat kost op drukke momenten geld. Wil je dat niet, dan moet je alsnog omrijden. Ieder heeft dan in elk geval de keus, ipv dat wegen abrupt worden afgesloten en er veel agressie komt in het verkeer, en je allerlei vervelende neveneffecten krijgt.	Het feit dat de stad Utrecht het doorgaande verkeer zo veel mogelijk via de RING Utrecht wil leiden, heeft tot gevolg dat er in een aantal gevallen meer kilometers gemaakt moeten worden. Een extra brug over het kanaal is kostbaar en past niet binnen het beleid van de gemeente om beter gebruik te maken van de bestaande wegen. De mogelijke knip in de Thomas à Kempisweg heeft voor de automobilist vanuit Noordwest richting West inderdaad een langere route tot gevolg (via de NRU). De verwachting is dat daardoor ook een deel van de vervoersbewegingen met openbaar vervoer en fiets zullen worden uitgevoerd. Ten aanzien van beprijzing en/of financiële prikkels is vast komen te staan dat de gesprekken op dit punt landelijk nog niet zijn uitgekristalliseerd en dat de gemeente niet zelfstandig kan overgaan tot beprijzing.
17	Ik vind 4b een heel slechte oplossing! Het betekent een enorme toename van het autoverkeer door en om Overvecht. Ook daar wonen mensen!!! Op de	De tabel in bijlage 3 van de studie BUW geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten in de huidige situatie (2010) en van de verwachte intensiteiten in

	Einsteindreef neemt het autoverkeer toe van 17.000 naar 30.000, op de Albert Schweitzerdreef van 56.000 naar 76.000, met de bijbehorende nadelige gevolgen qua luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Het is nu al een gigantisch probleem, de leefbaarheid in dit deel van Overvecht Noord is enorm aangetast met al het huidige autoverkeer (vooral door de dagelijkse files op de NRU) en dat wordt met plan 4b alleen maar erger. Overvecht Noord mag niet de dupe worden van een betere bereikbaarheid c.q. leefbaarheid in andere delen van de stad. Er moet een oplossing gezocht worden die ook een ontlasting betekent voor Overvecht Noord, een ontlasting voor de Einsteindreef, A. Schweitzerdreef en aanpalende wegen. Ook wij hebben recht op een leefbare wijk, op schone lucht en een beperking van het geluid van het autoverkeer!!!!	de toekomstige situatie <u>zonder</u> Maatregelen Utrecht West (Ref.var) en in de toekomstige situatie <u>met</u> Maatregelen Utrecht West (Var 4b). Een vergelijking van kolom 'var 4b' met kolom 'Ref.var' laat zien dat de verschillen tussen met en zonder Maatregelen Utrecht West op de genoemde wegen nihil zijn. De verwachte stijging van de verkeersintensiteiten op de genoemde wegen is dan ook niet toe te schrijven aan MUW, maar aan andere ontwikkelingen in dat deel van de stad. Zo heeft de gemeente met het Ambitiedocument gekozen voor een betere benutting van de RING Utrecht, waarvan de Albert Schweitzerdreef onderdeel uitmaakt (zie ook: www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar). Daarnaast wordt in het kader van de NSL-afspraken (ALU 2009) en als onderdeel van regionale afspraken (Maatregelenpakket VERDER) de NRU ter hoogte van Overvecht (het gemeentelijk deel) opgewaardeerd tot een volwaardig onderdeel van de RING rond Utrecht. Hiervoor loopt inmiddels de planvoorbereiding, waarbij ook de effecten op milieu worden onderzocht. In het kader van de 2^e fase MER-studie voor de opwaardering van de NRU wordt onderzocht hoe de autonome groei van het verkeer kan worden gefaciliteerd, zonder dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidsbelasting toeneemt. Voor meer informatie en het volgen van deze ontwikkelingen zie de website van de NRU (www.utrecht.nl/nru). Voor alle wegen in de stad geldt overigens dat voldaan dient te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer. Voor de wegen met een intensiteitverandering als gevolg van deze variant geldt dat wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Zie ook punt D van de algemene onderwerpen
18	Ik denk dat dit toch weer een schijn oplossing wordt door plaatselijk het verkeer te weren, het verkeer wil echter uiteindelijk toch naar de stad. Je bouwt de grootste nieuwbouw wijk van Nederland, de infra naar de stad toe verandert niet, dus ergens anders ga je toch de druk verhogen. Ik ben dan ook nog steeds voorstander van de Spoorlaan, iedere andere oplossing is een lapmiddel. typisch Nederlands.	Om in 2015 te kunnen voldoen aan de normen voor leefbaarheid is het noodzakelijk om de verkeersdruk op bepaalde wegen omlaag te brengen. Uitgangspunt van de gemeente is geweest om de bestaande wegen beter te benutten, hetgeen uit de Benuttingsstudie mogelijk blijkt. Door beter gebruik te maken van de bestaande wegen is de aanleg van de Spoorlaan overbodig. Utrecht kiest voor een geïntegreerde aanpak gericht op alle verkeersmodaliteiten (fiets, OV, auto) om zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van de stad nu en in de toekomst te kunnen garanderen.
19	Onbegrijpelijk dat men serieus denkt dat het plaatsen van één stoplicht in 2018 werkelijk een oplossing is voor een acuut en significant probleem in 2012. We hebben het hier over een geplande voorziening over zes jaar – knappe jongen die nu kan voorzien hoe een automobilist over zes jaar zal omgaan met zo'n doseerstoplicht. Het is mij verder niet duidelijk hoe de gemeente denkt dat de verkeersstromen gaan lopen als zo'n stoplicht er zou staan (en wat de nauwkeurigheid van de betreffende voorspelling is). Er blijft behoefte aan verplaatsing; een stoplicht meer of minder gaat dat niet wegnemen. En terugdringen van overlast lijkt met deze maatregel eerder uit te draaien op verplaatsen van overlast. Het komt natuurlijk wel mooi uit dat	De doseerinstallatie is geen op zichzelf staande ingreep, maar maakt onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen, die tezamen de verkeersdruk op de westelijke verdeelring aanpakken (MUW). Zoals in bijlage 2 van het Rapport Benuttingsvariant Utrecht West 2030 is te lezen is er voor het berekenen van de effecten van de verschillende varianten op de verkeersstromen/-intensiteiten gewerkt met een versie van het verkeersmodel dat is gebaseerd op het door de gemeente vastgestelde verkeersmodel VRU 2.0 Utr 2.1. Dit model heeft een prognosejaar 2020. Voor de langere termijn (na het jaar 2020) is een modelversie opgesteld voor 2020+. Het programma dat redelijkerwijs na 2020 wordt gerealiseerd is toegevoegd (Leidsche Rijn, Rijnenburg en Dynamisch Stedelijk

	een stoplicht relatief goedkoop is – zo krijg je de handen snel op elkaar.	Masterplan). Echter deze modelinvoer is niet gevalideerd in de zin van bestuurlijke onderbouwing en vaststelling, zoals verwoord in het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Ook is er nog geen rekening gehouden met nieuwe groeiscenario's voor de situatie voor na 2020. Het gaat hierbij om de groei van de economie, de locaties van woon- en werkgebieden, maar ook de ontwikkeling van bijvoorbeeld brandstofprijzen en reiskosten openbaar vervoer. Het model is dan ook met name gebruikt om de verschillende varianten tegen elkaar af te wegen en zo te komen tot de meest realistische variant. (Voor meer inzicht in de werking van het gemeentelijke verkeersmodel, zie: www.utrecht.nl/verkeer)
20	De effectiviteit van het beperken van de doorstroom tussen Terwijde en de gele brug schat ik in als nihil om de volgende reden: Ik fiets dagelijks tussen Terwijde en Douwe Egberts en een enkele keer met de auto. Hierdoor heb ik een goede indruk waar de verkeersdruk op dit traject vandaan komt. De gele brug is weliswaar een bottleneck vanwege het beschikbaar zijn van slechts 1 rijbaan per richting, maar vrijwel al het verkeer komt van de A2 via Lage Weide (NOUW2). Het verkeer tussen Terwijde en de Gele Brug is gering, hetgeen tot uiting komt in de relatieve rust op de wegen tussen afslag A2/Lage weide (vlak na/voor de gele brug) en de weg richting Terwijde/Parkwijk (met rotonde en huidige parallelweg aan de A2 aan de westkant. De stremming zou dus juist niet op dit punt moeten worden uitgevoerd!	Uitgangspunt voor de variantenstudie is geweest dat in de toekomst de westelijke verdeelring moet worden ontlast. Daarom is er niet gekeken naar de huidige (tijdelijke) situatie maar naar de toekomstige situatie vanaf 2018, waarbij de Noordelijke Stadsas (Vleutensebaan) is doorgetrokken langs het spoor en de verschillende ontwikkelingen in Leidsche Rijn (centrum) zijn gerealiseerd. In die situatie is er sprake van een te grote verkeersdruk op de westelijke verdeelring en zijn maatregelen onderzocht om deze verkeersdruk te verminderen. De plaatsing van de doseerinstallatie ter hoogte van Leidsche Rijn centrum is daarbij als beste variant naar voren gekomen.
21	Hoe slim is het om het voor de Leidse Rijnners onaantrekkelijk te maken om naar de stad te komen. Voor de luchtkwaliteit misschien goed, maar demografisch gezien? Het onderzoek lijkt wat kort door de bocht.	Zie de punten A en C van de algemene onderwerpen.
22	Bewoners uit Leidsche Rijn worden geïsoleerd van de binnenstad, de voorgestelde integratie waarvoor o.a. de tunnel gebouwd is wordt dan niet gerealiseerd. Daarnaast zullen Bewoners uit Leidsche Rijn via de afrit A2 (De Wall) alsnog via de kruising van de Thomas a Kempisweg naar de binnenstad blijven rijden. Hierdoor ontstaat extra belasting van deze wegen en extra uitstoot door de extra kilometers	Zie de punten A, C en E van de algemene onderwerpen.
23	Ik ben tegen dit plan. Als we nu eerst eens vaststellen dat het de goedkoopste maatregel is, dan is dat tenminste eerlijk. Ten tweede: psychologie van de mens leert dat hindernissen ergernissen oplevert, vermijding en dat men nooit (helaas) de auto laat staan. Ten derde: ik woon op de Kanaalweg, Oog in Al. De kortste route van werk naar huis is via A12, afslag 8, M.L.Kingplein en Pijperlaan. Wat is er luchtzuiverend aan het feit dat ik dan via afslag 7 moet rijden of via Beneluxlaan om thuis te komen? Intussen lijden we al jaren onder het vrachtauto verkeer op de Lessinglaan. Oorzaak: afsluiting van de oprit A2 bij de DE. Als de gemeente nu eens zou toegeven dat men verloren heeft van het Rijk met de aanleg nieuwe A2, dan zou dat fair zijn, daar is geen PRbureau voor nodig!	Er is gekozen voor de oplossing met het grootste oplossend vermogen en niet voor de goedkoopste oplossing. Overigens zijn de verschillen in kosten tussen de vier meest kansrijke varianten uit de studie relatief gering. Door te werken aan een betere bereikbaarheid van de stad met het OV en de fiets wordt gestimuleerd dat automobilisten de overstap maken naar OV en fiets. Daarnaast wordt de automobilist door het aanbieden van goede alternatieve routes gestimuleerd om in het geval van doorgaand verkeer de buitenring te gebruiken. Zie ook punt F van de algemene onderwerpen. Het verdwijnen van de afslag bij de Douwe Egberts hangt samen met de aanleg van de A2-landtunnel, waardoor de realisatie van Leidsche Rijn centrum mogelijk wordt gemaakt. Zonder tunnel was de aanleg van Leidsche Rijn Centrum niet mogelijk Zie ook punt B van de algemene onderwerpen.

24	Geacht college, sinds enige tijd ligt bij u ook het vraagstuk voor over het verkeer in en rondom Vleuten. In de diverse varianten van het maatregelenpakket Utrecht West wordt gesproken over een toename op de Haarrijnse Rading (HR) (3000 mvt extra). Graag wil ik u erop wijzen dat met name de doorstroming van de Huis te Vleutenbaan een knelpunt is voor de verkeersafwikkeling in en rondom Vleuten. Met een toename op de HR vanuit het maatregelenpakket zal de doorstroming op de Huis te Vleutenbaan verder bemoeilijkt worden. Graag wil ik zien dat het de afslag Vleuten (vanaf noordelijke richting HR) verlengd wordt voor een goede doorstroming op de HR en tevens dat een reconstructie van de kruising Huis te Vleutenbaan, Vleutensebaan, Utrechtseweg en HR opgenomen wordt vanuit het maatregelenpakket Utrecht West. Overigens ontvang ik ook graag de vermelde selected link van variant 4b waarbij de ontsluitingswegen van Vleuten ook vermeld staan daar deze in uw rapport zeer slecht te lezen is.	In december 2011 is de rapportage "Verkeersanalyse Vleuten" gepresenteerd aan een klankbordgroep in Vleuten. Eén van de maatregelen die wordt onderzocht in het kader van deze verkeersanalyse is een verbetering van de doorstroming Huis te Vleutenbaan – Haarrijnse Rading. Dit onderzoek wordt voor de zomer van 2012 afgerond.
25	Het lijkt mij het beste dat er onder de automobilisten een onderzoek wordt gehouden van waarom ze daar rijden. Het lijkt mij nogal belangrijk om die vraag te stellen vooral omdat er nauwelijks winkels zijn in Leidsche Rijn en ik vermoed dat er veel mensen zijn die zullen aangeven dat ze daar rijden omdat er nauwelijks winkels zijn in Leidsche Rijn. Dus als het probleem met die winkels is opgelost dan kan er opnieuw worden gekeken of er nog maatregelen nodig zijn.	Zie het antwoord bij reactie 20.
26	Het zou handig zijn om wel ver van te voren een alternatieve route kunnen plannen door te weten wanneer de installatie actief is, bijvoorbeeld ter hoogte van Station Terwijde of door het communiceren van vaste tijden. Ik vind het wel vreemd dat de route Lage Weide NOUW2 als alternatief wordt gezien. Die gaat toch ook via de Hogeweidebrug? Ik zou voor Overvecht uitwijken via NRU en voor CS via Hooggelegen.	Het achterliggende idee is dat de alternatieve routes sowieso sneller zijn, dus dat de route via de doseerinstallatie NSA doorgaans meer tijd kost. De precieze instelling van de doseerinstallatie is onderwerp van verder uitwerking, zie de algemene onderwerpen. Uit de doorrekeningen met het verkeersmodel is naar voren gekomen dat de NOUW2 inderdaad meer gebruikt zal worden, maar dat de totale verwachte intensiteit op de Hogeweidebrug als gevolg van de voorliggende variant 4b omlaag gaat t.o.v. de referentievariant (= niets doen).
27	Helemaal top dat er geen nieuwe wegen bijkomen en dat jullie inzetten op regulering van het verkeer! Het is hier al (te) druk genoeg. Succes met de verdere uitwerking!	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
28	waarom goede verbinding tussen LR en U onaantrekkelijk maken? Is veel extra kilometers, reistijd en milieubelasting. Idee sowieso ondersteund door beter OV en fietsverbindingen!	Zie punt A, punt B en punt C van de algemene onderwerpen.
29	De doseerinstallatie als voorgesteld in variant 4b lijkt mij ook de beste en meest flexibele oplossing. Daarbij ben ik wel bezorgd om het effect op de verkeerstromen via de graadt van roggeweg / vleutenseweg en het westplein. Een omweg via de noordelijke randweg stimuleert mensen om ook door de stad te steken omdat psychologisch de omweg wel erg groot is. Hierbij is dynamische informatie over reistijden aan te bevelen. Een animatiefilmpje over het effect van variant 4b zou ook helpen.	In bijlage 3 van de Rapportage Benuttingsvariant Utrecht West kunt u de effecten van variant 4b vergelijken met de referentievariant. Uit dit overzicht blijkt dat de Vleutenseweg en de Graadt van Roggenweg (en dus ook het Westplein, hoewel niet opgenomen in bijlage 3) een lagere verkeersintensiteit hebben in variant 4b dan in de referentievariant. Vooralsnog is geen dynamische route informatie (drip) overwogen. ICT-toepassingen in de verkeerskunde staat namelijk nog in de kinderschoenen, zeker in relatie tot het

		doel: het beperken van het autoverkeer op de westelijke verdeelring. Uiteraard volgt de gemeente deze ontwikkelingen, maar in dit stadium van de planvorming hebben we hier nog geen rekening mee gehouden.
30 + 31	oplossing: busbaan die MIDDEN over de vleutense weg loopt, doortrekken MIDDEN OVER de gele brug bij DE en op de oprit en afrit ook in het midden leggen zodat het autoverkeer niet stil komt te staan als de bussen telkens de rijbanen voor auto's moet doorkruisen om weer bij de busbaan te komen. treinen naar vleuterweide en vleuten 4 keer per uur laten rijden. vriendelijkere buschauffeurs in dienst nemen die niet als een idioot hard rijden. soms sta je doodsangsten uit, gezien de rijstijl van sommige chauffeurs. doseerlichten werken niet: de gele brug is op zichzelf al een groot doseerlicht!	Een gewijzigde ligging van de busbaan van en naar en op de Hogeweidebrug biedt geen oplossing voor de te hoge verkeersintensiteit op de westelijke verdeelring. Ook moet hierbij rekening worden gehouden dat de huidige situatie op de Verlegde Vleutenseweg een tijdelijke is. Met de realisatie van Leidsche Rijn Centrum wordt ook de infrastructuur definitief ingericht. Voor uw suggestie inzake een hogere treinfrequentie, zie punt C van de algemene onderwerpen. Zie verder punt A op de algemene onderwerpen.
32	Deze oplossing is misschien wel voor het geheel voordelig, maar lijkt de inwoners van Terwijde juist een nog slechtere verbinding met de stad te geven. Hierdoor zal de barrière tussen stad en LR die men met allerlei dure constructies juist wil verminderen (ondertunneling, fietsrug) juist weer vergroot worden. Is de oplossing niet de verbinding met de A2 lastiger te maken en met de stad beter.	Zie punt A van de algemene onderwerpen over de verbinding tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad. Afhankelijk van vertrekpunt in Terwijde en bestemming zijn diverse alternatieve routes beschikbaar. Het grote probleem is het gebruik van de westelijke verdeelring door autoverkeer tussen Leidsche Rijn en de noordelijk gelegen wijken, zoals de wijken Noordwest en Overvecht. De gemeente is van mening dat deze verkeersstromen primair via de A2 en NRU afgewikkeld kunnen worden. Autoverkeer tussen Leidsche Rijn en het centrum kunnen via de route Hooggelegen en de Graadt van Roggenweg het centrum bereiken.
33	Waarom denken jullie dat er überhaupt zoveel meer verkeer over de Joseph Haydnlaan gekomen is? Dat komt mede door het verplaatsen van afrit 6 van de A2. Daardoor wijkt al het verkeer uit naar afrit Centrum. Het nemen van afrit 6 betekent al snel 6 kilometer omrijden. Jullie maken niet alleen de verkeersdruk minder met de genoemde maatregelen, maar voor mensen die in noordwest wonen (zoals wij, in ondiep) wordt het steeds ingewikkelder en duurt het steeds langer en moeten er steeds meer kilometers gemaakt worden om bij ons huis te komen (en is dat nu zo goed voor de luchtkwaliteit??). Wij worden met de nieuwe maatregelen gedwongen nu helemaal via Maarssen(of de nieuwe afrit 6) richting ons huis te gaan, want via afrit Centrum lukt het straks ook niet meer. Ook als we uit het zuiden komen. Dit kost ons al snel 20 minuten extra (enkele rit) en ook veel extra kilometers en extra luchtvervuiling. Dus oplossing: oude afrit 6 weer terug vanaf de A2 (of als extra afrit).	Herstel van de oude A2-afrit bij de Douwe Egberts is niet aan de orde, zie ook de punt B van de algemene onderwerpen. Zie punt E van de algemene onderwerpen over het effect op de luchtkwaliteit van meer autokilometers.
34	Het onaantrekkelijk maken van de bestaande verbindingen zal mijns inziens dan ook slechts leiden tot zoekgedrag naar alternatieve routes. Een extra toegangsweg via de Keulsekade/Havenweg naar de richting Franciscusdreef om de autostroom op de bestaande knelpunten te verminderen. Hiermee komt ook het woningproject in de Cartesiusdriehoek niet in gevaar.	Uitgangspunt van de studie was om met een betere benutting van het bestaande wegennet een oplossing voor de problematiek van de leefbaarheid en luchtkwaliteit te zoeken. Uw suggestie voor een extra toegangsweg heeft dan ook niet onze steun en zal de gemeente niet onderzoeken.
35	doseerinstallatie is goed plan	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
36	Op zich goed dat Lessinglaan en JHlaan worden ontlast. Dit zal de	De wijk Oog in Al is bereikbaar via de afslag NOUW 2 en de westelijke verdeelring /

	leefbaarheid in Oog in Al vergroten. Maar hoe blijft deze wijk goed bereikbaar vanaf de A2 als niet meer de Pijperlaan kan worden ingereden vanaf de MLKlaan? Hier moet aandacht voor zijn.	binnenring Europalaan / Beneluxlaan. Zie verder punt B van de veel voorkomende reacties.
37	Op zich goed dat er nagedacht wordt over het beter benutten van de wegen naar de stad. De aangedragen oplossing, lijkt echter op symptoombestrijding. Het probleem zelf wordt verlegd naar een andere weg. Daarnaast vraag ik mij of in het weekend of in de avonden de doseerinstallatie ook aan staat. Dat lijkt mij namelijk overbodig. In het gehele rapport wordt daar geen melding overgemaakt. Wel wordt er gesproken in bijlage 6 over daluren, maar niet dat de installatie op dat moment uit staat.	De exacte instellingen van de doseerinstallatie zijn onderdeel van de nadere uitwerking van dit plan. Zie ook punten D en E van de algemene onderwerpen.
38	De verbinding met de stad Utrecht vanuit westelijke richting is nu al hoogst onaantrekkelijk; alleen via lange omwegen; zie de afslag vanaf A2/LageWeide richting Vleutenseweg (luchtvervuiling!) is de stad bereikbaar. Gevolg; afname van bezoekers aan de stad. Persoonlijk is mijn bezoek aan Utrecht (boodschappen/ cultureel) minder dan 20% van wat het vroeger was. Alleen al de stad in-en-uit kost minimaal een uur. Gevolg: alleen in uiterste situaties bezoek ik Utrecht. Verder 'onaantrekkelijk maken van de toestroom' is geen oplossing (voor een levendige stad). Een mogelijk afdoende oplossing is een zeer frequente vorm van gratis openbaar vervoer tussen bijv. Maarssen/Maarssenbroek, Vleuten, De Meern.	Met de aanleg van de fly-over 24 Oktoberplein wordt voor de toekomst een gemakkelijke toegang tot de oude binnenstad gecreëerd, die via de A12 en A2 is te bereiken. Ook vanuit Leidsche Rijn is deze toegang tot de oude binnenstad goed te gebruiken. Er wordt daarnaast gewerkt aan verbetering van de fietsbereikbaarheid en het openbaar vervoer, onder andere door een hogere frequentie van het aantal stoptreinen van en naar Leidsche Rijn en Vleuten. Zie punt C van de algemene onderwerpen (eerste helft 2013)
39	Voor mij is onvoldoende duidelijk hoe de bereikbaarheid nu verbeterd wordt. Ik begrijp dat er een afweging is tussen leef- en luchtkwaliteit versus mobiliteit. Ik vind op dit moment de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer waardeloos. Als bewoner van Utrecht West zou ik hier graag verbetering in willen zien.	Zie punt B van de algemene onderwerpen.
40	jammer dat er geen duidelijke kaart bij het wijkbericht zit, ook via het kaartje via de site, is het voor mij niet duidelijk.	Het is complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt.
41	Als inwoner van Zuilen vind ik de huidige plannen (het onaantrekkelijk maken van een aantal belangrijke verkeersaders) regelrechte onzin. Mensen moeten vrij zijn om te kiezen voor hun favoriete vervoersmiddel, en als dat de auto is, is het de taak van de overheid dat er een goed wegennet is met voldoende capaciteit. Als het college ontmoediging een serieuze oplossing vindt, is het mogelijk een idee om alle drukke straten om te bouwen tot fietspad én geschikt te maken voor paard en wagen. Persoonlijk rijd ik vaak	De vrijheid om te kiezen voor een vervoersmiddel staat voor de gemeente niet ter discussie. Wel heeft de gemeente er voor te zorgen dat in 2015 voldaan wordt aan de luchtkwaliteitsnormen en vindt de gemeente de leefbaarheid in de stad ook belangrijk. In dat kader is de voorliggende variant 4b gekozen om de verkeersdruk op de westelijke verdeelring te verminderen. Zie punt B van de algemene onderwerpen waarom herstel van de oude afrit bij Douwe Egberts niet mogelijk is.

	dwars door Oog in Al (via Lessinglaan) naar de A2. Ik weiger kilometers om te rijden voor op/afrit 7 of 8. Wellicht is deze route hinderlijk voor de bewoners van Oog in Al, maar dan had de op/afrit ter hoogte van Douwe Egberts nooit mogen verdwijnen! Het allerliefst zie ik de op/afrit bij Douwe Egberts weer in ere hersteld worden, of evt. een brug/tunnel noordelijker die de Istopenweg met de Amsterdamsestraatweg verbindt.	
42	Om alles te overzien en deze reactie te kunnen geven, moet je wel heel ingewikkelde en tijdrovende handelingen verrichten. Uiteindelijk kom ik tot de conclusie dat ik er geen idee van heb wat u nu eigenlijk wil. Wel is mij duidelijk dat dit een ordinaire bezuiniging is. Noem het dan ook zo!	Het is inderdaad complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt.
43	Beste, als burger is mij nog geen onderzoek voorgelegd waaruit blijkt dat het verminderen van de verkeerscapaciteit ervoor zorgt dat weggebruikers structureel voor een andere oplossing kiezen. Kortom, een bewuste keuze van B&W om het wegennet in Noord-West niet uit te breiden, leidt tot verkeersopstoppen in de stad met schade aan milieu, woonplezier en economie als gevolg. B&W zal dan ook voor een oplossing moeten gaan waarin Utrecht Noord-West een directe of snelle aansluiting heeft met de A2 om het verkeer in de stad te ontlasten.	De gemeente wil sluijverkeer door de stad voorkomen. Vanuit Noordwest kan men via de NRU de A2 bereiken. De gemeente heeft er juist voor gekozen om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur/wegen in plaats van het aanleggen van nieuwe wegen, zie ook de algemene uitleg vooraan dit document.
44	Nadeel van de doseerinstallatie is dat je als automobilist niet weet hoe lang je moet wachten. Dat pleit voor tolheffing, waarbij de prijs dusdanig afschrikt dat je weet dat – als je wel betaalt – er geen opstoppen zijn: een betrouwbare oplossing. Het linksafverbod van de M.Kinglaan naar de Pijperlaan maakt Oog in AL en Welgelegen slecht bereikbaar vanuit Leidsche Rijn. Dus hier geen linksafverbod. Aan de capaciteit van het knooppunt A2 x NRU/Haarrijnse Rading, zal zeker wat gedaan moeten worden; op sommige dagen loopt het verkeer uit Vleuten naar de A2 nu al vast. Dus als de NRU klaar is, wordt dit een drama. Zet in op frequente bussen en treinen vanuit Vleuten en Terwijde naar Utrecht CS. Zorg dat deze treinen snel zijn dus niet nog meer stations op deze lijn! Leg een fietssnelweg aan van Vleuten naar het Smakkelaarsveld, pal langs het spoor met ongelijkvloerse kruisingen over alle kruisende wegen, mn de T.A.Kempislaan. Breek het huidige fietspad met al zijn VRI's maar af.	Hoe de doseerinstallatie er precies uit komt te zien en hoe de werking zal zijn, moet nog verder worden bestudeerd. Het linksafverbod is eerder besloten in het kader van het ALU 2009 (NSL-afpraak) en is geen onderwerp van deze consultatie. De wijk Oog in Al is bereikbaar via de afslag NOUW2 en de westelijke verdeelring / binnenring Europalaan / Beneluxlaan. Zie verder punt B van de algemene onderwerpen. De verkeerscapaciteit van het knooppunt A2 / Haarrijnse Rading / NRU is nadrukkelijk een punt van studie. De gemeente zet ook in op goede alternatieven voor de auto in de vorm van fiets en OV, zie ook punt C van de algemene onderwerpen. Zo is er sprake van de uitwerking van de Top5-fietsroutes die door middel van een kwaliteitsimpuls wat inrichting en doorstroming betreft, een bijdrage moeten gaan leveren aan de verhoging van het fietsgebruik. Of een fietssnelweg parallel aan het spoor dé oplossing is, is zeer de vraag. Uiteraard zullen er fietsers zijn die de gehele route Vleuten – Smakkelaarsveld fietsen, maar er zijn ook voldoende fietsers die delen van een dergelijke verbinding willen fietsen. Ook is de vraag of een dergelijke fietsroute voldoende sociaal veilig is, door de afwezigheid van andere weggebruikers. Daarnaast is de vraag of dit direct naast het spoor overal inpasbaar is, denk hierbij aan de bruggen en viaducten die gepasseerd moeten worden, en zijn de kosten naar verwachting erg hoog.

45	Een verkeersdoseringsinstallatie voelt als een beperking van onze vrijheid. Alsof wij in Leidsche Rijn tweederangs burgers zijn die als het drukker wordt minder welkom zijn. Ik verzoek u de consequenties te nemen: als je de grootste nieuwbouwwijk van Nederland bouwt, zorg er dan ook voor dat je in je EIGEN binnenstad kan komen met de auto. Als ik familie moet halen van het station zit ik echt niet te wachten op een extra en niet in te calculeren vertraging van 1-5 minuten door deze onzinnig maatregel. Ik heb onlangs 300.000 euro betaald voor slechts 495m2 nieuwbouwgrond. Voor dit enorme bedrag verwacht ik wel normale voorzieningen. Ik verzoek u op dit besluit terug te komen en een volwaardige route van Leidsche Rijn naar de binnenstad te realiseren.	Zie punt A van de algemene onderwerpen.
46	Dit vind ik een slecht plan. Vanuit Leidsche Rijn willen we ook de mogelijkheid hebben om op een snelle manier in het centrum van Utrecht te komen. Ontmoedigen van deze route werkt voor ons dan ook averechts.	Zie punt A van de algemene onderwerpen.
47	Het klinkt voor mij als het probleem verleggen. Het verkeer is er nou eenmaal. Het is nu druk en ook nu neemt dat verkeer NOUW2 en NRU niet. Waarom niet? Omdat dit ook geen gunstige routes zijn. Als je het verkeer hierheen gaat brengen, worden deze routes nog ongunstiger. De enige goede oplossing is dus om alle drie de routes te verbeteren. Vooral NOUW2 moet verbeterd worden, dit is nu zo onlogisch doordat je een heel stuk omrijdt. Je zou gewoon onderaan de Vleutenseweg de A2 op moeten kunnen. Om het verkeer van Leidse Rijn te spreiden, zou je 1 doorgaande weg van Leidse Rijn naar Utrecht stad kunnen maken (onder de snelweg door) en een andere verbinding voor het op en afgaan van de snelweg (verbetering van NOUW2). Verbetering van NRU kan ook door een directe verbinding te maken met de Amsterdamse straatweg.	De aanpassing van de NOUW2 en een betere aansluiting op de A2 zijn aandachtspunten, die bij het vervolg verder onderzocht gaan worden. Een aansluiting op de A2 bij de Vleutenseweg is geen optie, zie punt B van de algemene onderwerpen. De opdracht van de studie was nadrukkelijk om het bestaande wegennet als uitgangspunt te nemen, omdat een betere benutting van de bestaande infrastructuur de aanleg van nieuwe wegen wellicht overbodig maakt.
48	IK ben het eens met; Dit zou het best kunnen door het plaatsen van een slimme verkeersregelinstallatie die inspeelt op de hoeveelheid verkeer en zorgt voor een goede dosering over de verschillende wegen en het onaantrekkelijk maken van de verbindingsweg	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
49	Prima oplossing om de verbinding met Leidsche Rijn onaantrekkelijker te maken met een verkeerdoseerinstallatie. Wel prettig als de bereikbaarheid van Utrecht West vanaf de snelweg acceptabel blijft.	Benadrukt wordt dat er één verbinding onaantrekkelijk wordt gemaakt, maar dat er goede alternatieven zijn die de bereikbaarheid van en naar Leidsche Rijn waarborgen. Ook de bereikbaarheid van Utrecht west vanaf de A2 en A12 is naar het idee van de gemeente voldoende gewaarborgd.
50	Minder wegen is altijd een betere oplossing. Voor nieuw plan dus.	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
51	Een goed alternatief als er tenminste wel goede openbaar vervoer alternatieven zijn. Bij voorkeur een tramverbinding met Leidsche Rijn, stad en uithof. Of op zijn minst een werkende Randstadrail. Als voorwaarde voor het inzetten van de doseerinstallatie	Zie punt C van de algemene onderwerpen.
52	Het meest aantrekkelijk van dit plan is natuurlijk dat het bijna niets kost. Maar omdat niemand nog weet wat de Noordelijke Stadsas is, is het moeilijk	De Noordelijke StadsAs is de werktitel voor de Vleutensebaan. De gemeente is het met u eens dat het OV en de fiets extra aandacht moeten krijgen, zodat deze kunnen

	een voorstelling te maken van hoe het gaat uitwerken. Zorg in elk geval dat er voldoende bussen- en dan schone natuurlijk! – blijven rijden. Dat vermindert ook de verkeersdruk. En zorg voor fatsoenlijke fietsroutes met windschermen erlangs en zonder voorbijrazende auto's.	dienen als volwaardige alternatieven voor de auto. Zie ook punt C van de algemene onderwerpen.
53	Hoe kan de oplossing liggen in het "onaantrekkelijk maken van verbindingswegen"? Dat zorgt voor veel oponthoud, stationair draaiende auto's, uitlaatgassen en frustratie. Met onderzoek valt veel aan te tonen. De oplossing ligt gewoon in een snelle doorvoer van verkeer. Dus gesynchroniseerde verkeerslichten in de vorm van een groene golf over de brede wegen van west naar noord-oost. Dat werkt ook prima op de Kardinaal de Jongweg. Nogmaals, de verkeersbehoefte is er gewoon. Die los je niet op door extra knelpunten aan te brengen. Hoe sneller het verkeer er door kan hoe beter.	Zie de punten A t/m C van de algemene onderwerpen. In het pakket NSL maatregelen wordt uitgegaan van een aantal groene golven (o.a. 't Goylaan, Socrateslaan, Cartesiusweg–Marnixlaan) i.v.m. de doorstroming en daarmee samenhangend het milieu. In het Ambitiedocument wordt voorgesteld de verdeelring om te bouwen naar een stadsboulevard, die bedoeld is om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren, waaronder ook bevoorradingsverkeer. De komende tijd zal worden bekeken wat nodig is op de verdeelring om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.
54	Het lijkt mij een goed plan! Fijn dat de druk op de Cartesiusweg op deze manier wordt verminderd.	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
55	Ik vind dit een heel slecht idee en het is een kaasschaaf oplossing. Erg tegen omdat er geen echt goede doorgang naar de stad komt	Zie punt A van de algemene onderwerpen.
56	De NSA is juist aangelegd om een snelle autoverbinding tussen Leidsche Rijn en de oude stad te realiseren. De nu gepresenteerde oplossing doet deze snelle verbinding teniet. Onduidelijk is waar precies de regelinstallatie geplaatst zou moeten worden. Het voorstel is voor mij alleen acceptabel als de route via NSA–Stadsbaan–Meernbrug–24 Oktoberplein er niet door gehinderd wordt. Daarnaast is het van belang dat er op de NSA en Stadsbaan een groene golf komt, net zoals op de Kardinaal de Jongweg. Ook zou er zoveel mogelijk een limiet van 70 km/u moeten gelden op deze wegen.	Het is inderdaad complexe materie, die niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de algemene uitleg vooraan dit document). Uw suggestie voor een groene golf op de NSA sluit niet aan bij de Doseerinstallatie, die hier in het kader van de Benuttingsstudie Utrecht West is bedacht. Zie ook punt A van de algemene onderwerpen over de bereikbaarheid van Leidsche Rijn.
57	Dit is geen oplossing maar een lapmiddel. Het onaantrekkelijk maken gaat niet helpen bij het verlagen van de verkeersdruk, het zal enkel bijdragen aan meer klachten over de bereikbaarheid. I.p.v. deze negatieve benadering kan er beter energie worden gestopt in de positieve benadering, bv. een goede OV verbinding tussen LR en Utrecht alsmede goed OV in LR zelf. De inwoners van LR zullen toch moeten reizen, de voorgestelde ingreep brengt daar geen verandering in. En zolang het OV rammelt is men aangewezen op de auto. Als de voorgestelde maatregelen worden doorgevoerd dan zal dit juist leiden tot een grotere verkeersdruk omdat de reistijd langer wordt en men dus eerder van huis zal gaan. Met alle gevolgen voor de luchtkwaliteit in Utrecht West.	Zie de punten A t/m C van de algemene onderwerpen.
58	ivm de huidige drukte op de Vleutenseweg naar de Gele brug, lijkt mij een linksafverbod op de M.L. Kinglaan zeer onverstandig. Ten eerste staat het nu al vast. Ten tweede komt er meer druk op het Westplein terwijl de komende	Zie punt B van de algemene onderwerpen over het linksafverbod. In reactie op uw suggesties:

	tijd in de omgeving daarvan meer verkeerswerkzaamheden komen en meer bussen gaan rijden. Verkeer naar Utrecht West moet langer rijden en stilstaan op wegen die nu al te weinig capaciteit hebben (vleutenseweg). Gevolg meer drukte op sluiptwegen zoals Kanaalstraat, lus Weg der VN bij Casino om vervolgens naar rechts te gaan en extra luchtverontreiniging. Het Stoplicht bij de Gamma steenovenweg is al zeer ongunstig afgesteld, op dit moment staat iedereen op iedereen te wachten. Suggesties: Groene golf naar vleutenseweg. Bussen geen voorrang op de koffieknoop maar een vaste loop verkeerslichten. fietslicht bij de Gamma niet standaard op groen zodat het richting stad niet extra vaststaat omdat verkeer niet naar de Gamma of Douwe Egberts kan.	– In het pakket NSL maatregelen wordt uitgegaan van een aantal groene golven. De komende tijd zal worden bekeken wat nodig is op de verdeelring om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. – In de gemeentelijke uitgangspunten "Nota Verkeersregelfilosofie" is vastgelegd dat openbaar vervoerlijnen op vrijliggende infrastructuur (absolute) prioriteit krijgen op het overige verkeer. Dit om de reistijd voor het openbaar vervoer zo kort mogelijk en de dienstregeling zo betrouwbaar mogelijk te houden. Dit om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken en te houden. Datzelfde principe geldt ook voor de fiets. Uit de weg bij Gamma komt relatief weinig autoverkeer, zodat het op de hoofd fietsroute verantwoord is om deze standaard op groen te laten staan. Levert voor de fiets een bijdrage aan het fietscomfort.
59	De informatie die in het wijkbericht en op de website wordt aangeboden vind ik onduidelijk. Op de site staat: "Uit het onderzoek blijkt dat de kern van de oplossing ligt in het onaantrekkelijk maken van de verbindingsweg tussen Leidsche Rijn en het noordwestelijk deel van de bestaande stad." Over welke weg heeft u het? Elke weg heeft toch een naam. Ik hoop dat u de autogebruikers ook een alternatief aanbiedt voor de onaantrekkelijk gemaakte route, want minder autorijden, daar hoeft u volgens mij niet op te rekenen. Mensen moeten toch naar werk, recreatie of winkel. Ook hoop ik dat u de situatie voor fietsers verbetert. In het algemeen staan die lang te wachten voor verkeerslichten en is de kwaliteit van fietspaden slecht. De onaangename fietservaring draagt zeker bij aan de aantrekkelijkheid van het autogebruik.	Het is inderdaad complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt. De verbindingsweg tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad waar in de studie op wordt gedoeld, is de Vleutensebaan (werktitel NSA: Noordelijke StadsAs) Zie punt A van de algemene onderwerpen voor de verbinding tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad. Daarnaast wordt voorzien in betere verbindingen voor OV en fiets, zie punt C van de algemene onderwerpen.
60	De "doseer oplossing" lijkt mij veruit de beste oplossing.	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
61	Ik ben een inwoner van Utrecht / Leidsche Rijn. Het geen mij de laatste jaren vooral verbaasd heeft is de enorme wirwar aan wegen die gecreëerd is als alternatief van de oude afslag "Oog in Al". Door de vele wegen die met de auto moet nemen om vanaf het zand of terwijde naar de stad toe te komen, leidt dit tot onnodig veel extra autoverkeer. Een simpel oplossing tegen relatief lage kosten, is om de "oude weg" vanaf de Vleutensebaan langs het "oude" informatiecentrum Leidsche Rijn weer aan te leggen.	Net als de ontwikkeling van een nieuwe wijk als Leidsche Rijn wordt de ontsluiting van een gebied in etappes ontwikkeld. De gemeente werkt nog steeds aan een betere bereikbaarheid van Leidsche Rijn, als integraal onderdeel van de bereikbaarheid van de hele stad Utrecht. Dit gebeurt in continue afstemming op lopende ontwikkelingen totdat het eindplaatje is bereikt. Op termijn zal de Vleutensebaan parallel aan het spoor worden doorgetrokken en aantakken op de Hogeweidebrug, zie ook punt A van de algemene onderwerpen.
62	Ik woon inmiddels 4 jaar in Utrecht en heb me altijd verbaasd over de slechte bereikbaarheid van Utrecht West. Dit is mijn inziens alleen maar verslechterd door het afsluiten van de afslag Oog en Al. Hierdoor is de verkeerssituatie enorm verslechterd en moet je of aansluiten bij de Laan der Verenigde Naties of je moet helemaal omrijden via Zuilen of via de Kardinaal de Jongweg, als je vanuit het zuiden Utrecht West wil bereiken. De afslag naar Lage Weide met een enorme omleiding is daarmee ook niet korter dan gewoon de afslag	Zie punt B van de algemene onderwerpen over de bereikbaarheid van Utrecht West. In het Ambitiedocument wordt voorgesteld de verdeelring om te bouwen naar een stadsboulevard, die bedoeld is om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren, waaronder ook bevoorradingsverkeer. In het pakket NSL maatregelen wordt uitgegaan van een aantal groene golven. In een nadere studie wordt nu bekeken wat nodig is op verdeelring om te voldoen aan de

	Oud-Zuylen te nemen. Dit is en blijft een groot gemis voor de stad. Je bent dus altijd ver onderweg om een aansluiting te vinden op de A2. Daarnaast moet je allerlei omwegen nemen om in Vleuten te komen en het voelt dan ook absoluut niet als onderdeel van de stad. Ik denk dat het verstandig is toch nogmaals de afslag op de A2 te gaan overwegen. Daarnaast zijn mijn ervaringen op de Kardiniaal De Jongweg waar een groene golf is fantastisch. Ik denk dat dit voorbeeld ook op veel andere plekken in de stad doorgevoerd moet worden. Dit vergroot de ervaring van doorstroming en het is duidelijk merkbaar dat er minder opstoppen zijn. P.S. overigens vind ik het erg naïef om uit te gaan van een 50% mindere groei in het autoverkeer. Utrecht is niet voor niets de laatste jaren zo explosief in bewoneraantal gegroeid... dit heeft ook onverminderd gevolg op het autogebruik. Ondanks dat ik een OV heb word ik nog regelmatig de auto ingedreven om mijn dagelijkse boodschappen en andere zaken te doen daar zal een verbetering van het OV niets aan kunnen veranderen.	luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Bij het streven om de groei van het autoverkeer te halveren is allereerst gekeken naar de autonome groei, waarbij stijging van het inwoneraantal en landelijke ontwikkelingen zijn meegenomen. De gemeente wil niet ontkennen dat het autoverkeer groeit, maar wil wel proberen om de groei in de stad te beperken door het aanbieden van volwaardige alternatieven.
63	jammer (eigenlijk belachelijk) dat het voor de eigen inwoners onmogelijk wordt gemaakt om in de binnenstad te komen.	Zie punt A van de algemene onderwerpen.
64	Ik mis in de informatie de consequenties van de voorgestelde oplossing voor de ruimtelijke samenhang van de stadsdelen. Wat blijft over van het uitgangspunt om Leidsche Rijn en stad Utrecht tot 1 stad te maken als één van de belangrijke verbindingen tussen de stadsdelen wordt bemoeilijkt? Illustratief is in dit verband de zinsnede over het onderzoek: 'De studie laat zien dat de kern van de oplossing ligt in het onaantrekkelijker maken van de verbinding tussen Leidsche Rijn en het noordwestelijke deel van de bestaande stad. Hierdoor zal regionaal verkeer en verkeer van Leidsche Rijn naar de bestaande stad...' Is verkeer tussen 2 stadsdelen inmiddels 'regionaal' verkeer? 2. Blijft Leidsche Rijn Centrum even goed autobereikbaar voor zowel de stadsdelen van Leidsche Rijn als Utrecht? Zijn de partijen voor ontwikkeling van LRC geconsulteerd? Wat zijn de effecten van de maatregel op ontwikkeling van een majeur winkel- werkgebied?	Zie punt A van de algemene onderwerpen. Net als bij de plannen tot nu toe, zal ook de verdere uitwerking van de plannen worden afgestemd met de partijen betrokken bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Er wordt onderscheid gemaakt tussen regionaal verkeer en verkeer vanuit Leidsche Rijn.
65	Het lijkt mij onvoldoende! Een groot deel van het verkeer komt niet uit Leidsche Rijn, maar van de snelweg of elders uit de stad. Sinds de afslag bij DE is verplaatst, is het verkeer toegenomen. Het is aantrekkelijker gemaakt om door de stad te rijden ipv over de snelweg, ondanks de opstoppen en files. Ik woon aan de Lessinglaan en er staat bijna altijd een file voor mijn deur. S avonds en s nachts rijden ze veel te hard. Vrachtwagens bij de vleet, overdag en s nachts. De kans dat ik vroegtijdiger overlijdt tgv schadelijke stoffen is vrij groot. Of overreden. Vrachtwagens zouden verboden moeten worden in de wijk. En het gros van het verkeer zou via de snelweg moeten rijden. Pas wanneer dit wordt gestimuleerd, zie ik misschien een daling van de verkeersdruk. Kortom: leidt de automobilist resoluut naar de snelweg om	Doelstelling van de Benuttingsstudie Utrecht West is om, in combinatie met de maatregelen uit het ALU 2009, de westelijke verdeelring te ontlasten. Uit de verkeerskundige analyses blijkt dat de westelijke verdeelring en de Hogeweidebrug worden gebruikt door zogenaamd doorgaand autoverkeer vanuit Leidsche Rijn, naar het Noordwesten en Noordoosten van de stad. Het plaatsen van een doseerinstallatie bewerkstelligt dat verkeer naar de buitenring en de autoweg uitwijkt. Ook de eerder vastgestelde Maatregelen voor Utrecht West (2009) zijn erop gericht om de verkeersdruk op de Pijper-, Haydn- en Lessinglaan te verminderen, zodat er voldaan kan worden aan de normen voor luchtkwaliteit en leefbaarheid. Herstel van de oude afrit bij de Douwe Egberts is onmogelijk in verband met de aanleg

	zo de wijken te ontlasten! En herstel de af- en oprit bij de DE/Majellaknoop. Dat zou al schelen denk ik. Het is echt niet leuk meer om in Oog in Al te wonen, je vergaat van de stank, lawaai, lastig oversteken, ambulances die allerlei toeren moeten uithalen, vuil. Luchten kan pas 's avonds, anders heb je de uitstoot ook nog in huis. En 's nachts je slaapkamerraam dicht ivm herrie van (vracht)auto's. Gemeente doe er nu eens iets aan. Laat de mensen eens de fiets pakken of met het OV gaan. Ik ben het zat.	van Leidsche Rijn Centrum. Zie ook de punten A t/m en C van de algemene onderwerpen.
66	Prima oplossing, helemaal mee eens.	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
67	Het voorstel om met een doseerinstallatie Leidsche Rijn in feite af te sluiten van de vleutense weg vind ik ronduit belachelijk. We bouwen in heel Leidsche Rijn woningen, maar ojee, laat ze vooral niet makkelijk Utrecht stad in komen! We zijn geen 2e-rangs Utrechters hier in Leidsche Rijn. Ook wij willen makkelijk naar de stad kunnen, indien nodig met de auto. Ik zou juist opteren voor openstellingen ipv. afsluitingen. Als LR-Centrum ook een keer klaar is vinden de mensen in Utrecht stad het wellicht ook leuk om ongehinderd hierheen te kunnen komen. Tevens leg je met dit idee volgens mij veel extra druk op andere punten. Gaan jullie daar ook doseerinstallaties neerzetten zodat zometeen niemand meer de stad in kan? Als je aan een stad bouwt en veel mensen ergens laat wonen, dan is het logisch dat die mensen met de auto makkelijk overal willen kunnen komen. Dat wordt nu erg makkelijk vergeten!	Zie punt A en punt D van de algemene onderwerpen.
68	Ik ben geen verkeersdeskundige, maar hoop dat in de eventueel gevonden oplossing, ook wordt gedacht aan het bedrijfsleven. Hierbij denk ik bv. aan winkeliers met zijn toeleveranciers en ook service verlenende bedrijven. Het kan niet zo zijn dat zij door deze ingrepen onnodig veel om moeten rijden, danwel veel tijd verliezen. Het effect van de verkeersdruk en de daarmee samenhangende luchtkwaliteit worden dan mogelijk verplaatst.	De bereikbaarheid van de stad Utrecht voor zowel inwoners als bedrijven is een belangrijk aandachtspunt. Om deze bereikbaarheid nu en in de toekomst te kunnen waarborgen en daarbij te kunnen voldoen aan de (wettelijke) normen op het gebied van leefbaarheid en luchtkwaliteit, is het nodig om zaken anders te regelen. Dat dit in sommige gevallen omrijden en dus extra autokilometers betekent, kan helaas niet altijd worden vermeden. Zie ook punt E van de algemene onderwerpen.
69	Ik ben zeer tegen dit plan. In plaats van een wegwitbreiding wordt gekozen voor een beperkende maatregel. Dit is precies het tegenovergestelde van de eerdere oplossing. Over het totale wegennet bezien kan een beperkende oplossing nooit zorgen voor minder verkeer op het totale net. Wellicht dat op een aantal wegen minder verkeer komt maar als resultaat hiervan zal de drukte elders toenemen. Dit is puur verplaatsen van het probleem. Juist het opheffen van reeds bestaande beperkingen of uitbreiden van het wegennet kan zorgen voor minder verkeer op alle fronten. Bij zo min mogelijk beperkingen / blokkades zal een optimale doorstroming worden bereikt en daardoor een minimale overlast.	Omdat de hoeveelheid verkeer toeneemt, terwijl de stad niet groeit, is het fysiek onmogelijk om de stad te blijven aanpassen aan het verkeer. Utrecht kiest er zodoende voor om allereerst te kijken naar de betere benutting van bestaande wegen, zonder dat er meteen nieuwe wegen aangelegd hoeven worden en straks alles dicht staat. Ook is het tijd om anders te gaan denken over het vanzelfsprekende gebruik van de auto in de stad, als er ook alternatieven voor handen zijn. De gemeente wil dit stimuleren door het gebruik van het OV en de fiets beter te faciliteren. Zie ook punt D van de algemene onderwerpen.
70	Ik snap helemaal niks van de uitleg op de site!!! De plattegrond is hierdoor onnavolgbaar... Niet goed gedaan. Jammer.	Het is inderdaad complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de

		doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt.
71	Het onaantrekkelijk maken van wegen is een oplossing van niks. Dan kan je de weg net zo goed helemaal weghalen, dan weet je zeker dat er geen auto meer komt. En dan is dat ook pas in 2018 afgerond. Stel je vindt het op zaterdag erg druk in de stad. Laten we van alle sneltreinen stoptreinen maken op zaterdag, laten alle stoplichten wat langer op rood staan en sluiten de helft van de winkels. Dat kan toch nooit een oplossing zijn.	Het onaantrekkelijk maken van bepaalde routes staat niet op zich, maar is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen die tezamen de bereikbaarheid van de stad garanderen, zonder dat daardoor de luchtkwaliteit en de leefbaarheid in het geding komen.
72	De verbindingsweg tussen Leidsche Rijn en de rest van de stad is al zo onaantrekkelijk dat je alleen de auto neemt als het echt nodig is. Om dit nu nog onaantrekkelijker door extra vertragingen te maken zal alleen het effect hebben dat ik me als burger gepest voel.	De bereikbaarheid van Leidsche Rijn is nog in ontwikkeling, zie punt A van de algemene onderwerpen.
73	Als bewoners van Terwijde zien wij deze maatregel als negatief omdat het de toegang tot de stad Utrecht verder beperkt (+verlenging van reistijd. Tevens vrezen wij voor 'verkeersophoping' bij de splitsing naar de doseringslichten.	Afhankelijk van vertrekpunt in Terwijde en bestemming zijn diverse alternatieve routes beschikbaar. Het grote probleem is het gebruik van de westelijke verdeelring door autoverkeer tussen Leidsche Rijn en de noordelijk gelegen wijken, zoals de wijken Noordwest en Overvecht. De gemeente is van mening dat deze verkeersstromen primair via de A2 en NRU afgewikkeld kunnen worden. Autoverkeer tussen Leidsche Rijn en het centrum kunnen via de route Hooggelegen en de Graadt van Roggenweg het centrum bereiken. Zie ook punt A van de algemene onderwerpen. Door de doseerinstallatie zal er zeker ten tijde van de introductie nog gewinning moeten optreden. Congestie na introductie is niet uit te sluiten. Op termijn zullen weggebruikers weten wat de snelste route is en naar verwachting eerder kiezen voor alternatieve routes.
74	Wat een goed initiatief! Ik ben heel blij dat er geen nieuwe wegen worden aangelegd.	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
75	Ongetwijfeld is het goed onderzocht en wanneer het werkt, prima. Hak in ieder geval een knoop door en neem beslissingen. Ik, bewoner van Oog in Al wordt ongeduldig van de verschillende plannen en het sluipverkeer door de wijk om de drukte op Lessinglaan en 24 oktoberplein te mijden. Kortom neem een beslissing, doe metingen en stel bij, maar in ieder geval doe iets.	De gemeente komt graag tegemoet aan uw wens om knopen door te hakken en de verkeersdruk op de westelijke verdeelring blijvend te verminderen.
76	De nieuwe 'oplossing' is geen oplossing. Een beter een meer toekomstvast c.q. duurzaam alternatief is het onverkort en op zeer korte termijn uitvoeren van de eerdere plannen voor een extra verbindingsweg door Lage Weide en de ondertunneling van de St. Josephlaan. Zie mijn uitgebreide reactie in de bijlage: De nieuwe 'oplossing' is geen oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen van Utrecht en getuigd van veel kortzichtigheid bij de collegepartijen, vanwege drie redenen. Ten eerste is het naïef om te veronderstellen dat de groei van het	1. De gemeente probeert de autonome groei van het autoverkeer te beïnvloeden door het aanbieden van volwaardige alternatieven en daarbij de bereikbaarheid van de stad nu en in de toekomst te kunnen garanderen. Het anders nadenken over automobilititeit is daar een onderdeel van. De daadwerkelijke groei van het autoverkeer zal moeten blijken en daarom zal het beleid worden gemonitord door middel van metingen van actuele verkeersgegevens. Waar nodig zullen aanvullende maatregelen worden genomen. 2. Het knooppunt A2/NRU is genoemd als een van de aandachtspunten die bij de

	autoverkeer kan worden afgeremd tot de helft d.m.v. fiets, OV en P+R. Empirisch onderzoek laat duidelijk zien dat deze vervoersmodaliteiten geen substituuat voor de auto zijn. Door de onrealistische veronderstelling voor de groei van het autoverkeer als uitgangspunt te nemen, kan het onderzoek eenvoudig weg niet als basis worden genomen voor beleid. Het is een illusie dat het college de groei van het autoverkeer kan beheersen. Ten tweede, het knooppunt NRU met de A2 begint nu al regelmatig verstopt te raken, laat staan als er extra verkeer overheen gestuurd wordt. Ik begrijp dat het college in haar studie hier nog geen enkele aandacht aan heeft geschonken. Dat maakt het presenteren van een 'nieuwe oplossing ter vervanging van eerdere plannen' prematuur en een slag in de lucht. Ten derde, het college voorziet uitvoering van allerlei overbodige maatregelen met een beroep op de NSL eisen. Omdat het wagenpark snel schoner wordt, zal er echter hoogstwaarschijnlijk zonder deze maatregelen al aan de NSL eisen voldaan worden. De beoogde maatregelen werken het voldoen aan de eisen juist tegen; ze veroorzaken een slechtere doorstroming in de vorm van meer files, meer omrijkilometers en lagere snelheden, en daarmee meer emissies. Dit past in een trend waarbij het college willens en wetens de bereikbaarheid van Utrecht verslechterd. Denk hierbij aan het bewust niet realiseren van een groene golf (Amsterdamsestraatweg, Franciscusdreef, NRU Overvecht) en het plaatsen van bushaltes direct aan de weg i.p.v. aan daarvoor bedoelde havens. Conclusie: het maatregelenpakket is geen oplossing voor de te voorziene problemen. Het college steekt welbewust en naïef haar kop in het zand. Een beter en meer toekomstvast c.q. duurzaam alternatief is het onverkort en op korte termijn uitvoeren van de eerdere plannen voor een extra verbindingsweg door Lage Weide en de ondertunneling van de St. Josephlaan.	keuze voor deze maatregel verder uitgewerkt moeten worden. Zoals terecht wordt aangegeven vormt de doorstroming op dit knooppunt ook nu al regelmatig een probleem. In overleg met betrokken partijen (Rijkswaterstaat, Provincie, gemeente Stichtse Vecht en gemeente Utrecht) wordt bekeken waar (toekomstige) knelpunten precies liggen en wat hiermee kan gebeuren. 3.U stelt dat het wagenpark dusdanig snel schoner wordt, dat daardoor reeds voldaan gaat worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, zodat de maatregelen uit het NSL niet nodig zijn. Helaas moeten wij constateren dat deze stelling niet juist is. De verschoning van het wagenpark gaat minder snel dan in het verleden werd gedacht. Daardoor zijn extra maatregelen noodzakelijk om toch in 2015 te gaan voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De maatregelen uit de Rapportage Benuttingsvariant Utrecht West zijn nodig om te voldoen aan de leefbaarheidsnormen. Het doel van de maatregelen is niet om de bereikbaarheid van Utrecht te verslechteren.
77	Ik ben het absoluut niet eens met de plannen zoals ze er nu liggen. Deze plannen houden in dat ik en mijn vrouw vanaf Overvecht via de rondweg langs Maarssen/Maarssenbroek moeten rijden wat het milieu niet ten goede komt omdat de route meerdere kilometers bevat. De weg via de gele brug is nu al hopeloos druk en dat wordt alleen maar erger met de plannen waar jullie over denken. De Cartesiusweg, de Vleutenseweg en de Spinozaweg zullen ook veel drukker worden Ook zal het verkeer langer stil staan en dat is ook weer niet prettig voor het milieu waar we met z'n allen zo mee bezig zijn. Ik hoop dat u toch nog even over na denkt over de plannen voor u een verkeerde beslissing neemt.	Het ligt eraan waar u heen wilt, maar als u inderdaad gewend bent om vanuit Overvecht via de binnenring naar het zuiden van de stad te rijden, dan wordt u in de toekomst via de buitenring geleid. Ieder autogebruik heeft effect op de luchtkwaliteit, vandaar ook dat de stad ook het gebruik van alternatieven zoals OV en fiets wil stimuleren. Zie ook punt E van de algemene onderwerpen.
78	dus als je met de auto vanuit Terwijde naar Utrecht wilt moet je nog meer kilometers maken? In hoeverre leidt dat tot verminderde CO2 uitstoot? Ik ga al zoveel mogelijk met fiets of trein naar de stad. Maar zolang het levensgevaarlijk is om in de stad (centraal station en omgeving) te fietsen	Afhankelijk van vertrekpunt in Terwijde en bestemming zijn diverse alternatieve routes beschikbaar. Het grote probleem is het gebruik van de westelijke verdeelring door autoverkeer tussen Leidsche Rijn en de noordelijk gelegen wijken, zoals de wijken Noordwest en Overvecht. De gemeente is van mening dat deze

	met kinderen zal ik de uitstapjes toch echt met de auto doen. Als de boodschappen niet in een fietstas passen ga ik ook met de auto. Valt me ook op dat Terwijde als enige wijk maar 1 optie heeft om naar Utrecht te rijden, Parkwijk kan via Terwijde, via Kanaleneiland en via 24 oktoberplein. Ik dacht dat er behoefte was om Utrecht en Leidsche Rijn met elkaar te verbinden en de afstand te verkleinen. Nu is het net of Leidsche Rijn Utrecht niet in mag, tenzij het met een omweg is. Leg eerst eens uit in normale bewoordingen wat de plannen zijn, want ik ben tegen de oplossing die nu geboden word, dat wil zeggen, tegen de oplossing die ik ervan begrepen heb!	verkeersstromen primair via de A2 en NRU afgewikkeld kunnen worden. Autoverkeer tussen Leidsche Rijn en het centrum kunnen via de route Hooggelegen en de Graadt van Roggenweg het centrum bereiken. Zie de punten A en E van de algemene onderwerpen
79	Als ik het goed begrijp wordt het lastiger voor mij als bewoner om in het centrum van Utrecht te komen. De verbinding op dit moment is goed. Ik ben het dus niet met de plannen eens. Leidsche Rijn zal hierdoor een nog slechtere naam krijgen doordat het echt niet bij Utrecht hoort omdat het centrum dus slechter bereikbaar wordt. Als bewoner van Leidsche Rijn leeft nu al het gevoel niet het leuke stadse van Utrecht te hebben maar het slechte van een vinexwijk. Verkeer van de A2 ontmoedigen om via Utrecht West naar het centrum te rijden is goed maar daar moet een andere oplossing voor zijn.	Zie punt A van de algemene onderwerpen
80	Hierbij spreek ik mij uit tegen de oplossing d.m.v. een 'slimme' verkeersdosering. De reden dat ik hier geen heil in zie is het volgende. Het verkeer in Utrecht West is daar met een locale bestemming. Het aanbrengen van hindernissen zal de reistijden vergroten, en de totale uitstoot doen toenemen. Goede aansluiting op de A2 of de noordring verandert dat niet. Het verkeer zal uitgesmeerd worden over een groter gebied, zodat het alleen maar lijkt of de verkeersdruk is afgenomen.	Uit de verkeersmodellen blijkt dat de huidige verkeersstromen in Utrecht West voor een (aanzienlijk) deel bestaat uit verkeer met een bestemming elders in de stad (Noordwest of Overvecht). Met de maatregel wordt dit verkeer gestimuleerd om via een andere route te rijden, waardoor verkeersdruk op het westelijk deel van de binnenring tot toelaatbare proporties wordt terug gebracht en er op alle wegen van de stad voldaan kan worden aan de normen voor luchtkwaliteit.
81	Een utopie: het verminderen van de autodruk. Zolang er geen goede alternatieven zijn is de gekozen oplossing als 'het paard achter de wagen'. Vanaf het begin is de verkeersafwikkeling in Leidsche Rijn en ook Papendorp een RAMP. Lage weide heeft jaren moeten wachten op een extra ontsluiting. Tot die tijd een puinhoop het verkeer. Wat kan helpen is de werktijden bij de bedrijven variabel maken. Nu stormt een ieder gelijk naar zijn werk en om 17u hup weer met zijn allen de files in. In Amerika leggen ze eerst de infrastructuur neer met wegen en dan weet iedereen hoe alles loopt en rijdt. Hier in Nederland doen we het pas als alles bebouwd is en tot die tijd zit je met tijdelijke wegen en paden en heel slecht openbaar vervoer. Als dat niet vanaf het begin goed aangepakt wordt, kan het nooit meer goed komen. Zie de praktijk. Ook dit voorliggende plan is gedoemd te mislukken. Alleen goed en goedkoop openbaar frequent vervoer (met kleinere busjes) kan hierbij helpen.	De infrastructuur in en rondom Utrecht wordt beïnvloed door vele grote en kleinere ontwikkelingen. Als stad wil de gemeente die zo goed mogelijk op elkaar afstemmen, maar gezien de beperkte ruimte waarbinnen alles plaats vindt, is het soms nodig om eerst een tijdelijke situatie te creëren, die op termijn kan worden aangepast in het definitieve plaatje. De komende jaren wordt daarnaast veel aandacht besteed aan betere verbindingen voor de fiets en het Openbaar vervoer, zie ook punt C van de algemene onderwerpen. Er is geen sprake van harde afspraken met bedrijven over variabele werktijden. Wel ziet de gemeente dat bedrijven zich steeds meer bewust worden van hun eigen bijdrage aan de mobiliteit en bereikbaarheid. Zo introduceren steeds meer bedrijven het "Nieuwe Werken", waarin flexibele werktijden, thuiswerken etc. een bijdrage leveren aan minder autoverkeer (tijdens de spitsuren). Ook worden er in het kader van de Mobiliteitsconvenanten tussen de gemeente en kantorenlocaties (zoals Rijnsweerd en Papendorp) afspraken gemaakt over het verminderen van het autoverkeer tijdens de spits.
82	Graag maak ik via dit bericht kenbaar dat ik tegen het eventuele besluit ben dat de St. Josephlaan een ondertunnel krijgt. Ik woon hier vlakbij en ben niet	Door beter gebruik te maken van de bestaande wegen is de geplande aanleg van een nieuwe verbindingsweg door Lage Weide en daarmee ook de ondertunneling van de

	van mening dat de verkeersdrukke groot is of steeds groter wordt. Dit wordt in mijn omgeving niet zo ervaren. Tevens ben ik van mening dat een wijk in stand gehouden dient te worden zoals die op dit moment is gesitueerd. Ook denk ikzelf dat het afbreuk gaat doen aan de Amsterdamsestraatweg, een straat die de laatste jaren weer wat beter wordt en waar ook veel moeite voor is gedaan om het weer wat tot bloei te brengen. Voor de winkeliers zal dit ook een achteruitgang betekenen qua klanten. De historie en levendigheid van deze omgeving dient in stand te worden gehouden vind ik.	St. Josephlaan niet nodig. Dit plan uit 2009 gaat dus niet door. Dat neemt niet weg dat er wel iets moet veranderen om de verkeersdrukke nu en in de toekomst hanteerbaar te houden. Dit doet de gemeente door een reeks maatregelen, zoals vastgelegd in het pakket NSL Maatregelen en in het Maatregelenpakket Utrecht West. De verwachting is dat de intensiteiten op de Amsterdamsestraatweg afnemen ten opzicht van de huidige situatie, als gevolg van de NSL maatregelen, zoals de knip Paardenveld. (In bijlage 3 van de rapportage BUW zijn de verwachte intensiteiten voor een groot aantal straten in de stad weergegeven. Voor de Amsterdamsestraatweg-Zuid blijkt het effect van variant 4b minimaal)
83	Onafhankelijk van de te kiezen oplossingsrichting wil ik pleiten voor een betere én veiligere bereikbaarheid van de wijk Majellapark. Vanuit zuidelijke, westelijke of noordelijke richting is de toegang tot de wijk enkel mogelijk via 1. linksafslaan op de Vleutenseweg (dit betekent stilstaan op de busbaan en wachten tot er geen rechtdoorgaand verkeer meer komt of stilstaan op de Vleutenseweg zelf en daarmee de drukke verbindingsweg bezet houden) of 2. door een gevaarlijke en onoverzichtelijke inrit te kiezen tegenover de Majellakerk. Deze oprit bevindt zich vlak na de stoplichten en in het optrekken rekent achterop komend verkeer hier niet op. toch is deze inrit de beste mogelijkheid voor bestemmingsverkeer om de zuidelijke kant van Majellapark te bereiken. Door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg moet worden omgereden (langs de Gamma) om deze inrit te bereiken. Met als gevolg dat veel automobilisten linksafslaan op de Cartesiusweg terwijl dat niet is toegestaan. Ik ben bang dat dit een keer goed fout gaat. Nu er wordt gekeken naar deze verkeerssituatie wil ik ervoor pleiten deze kwestie mee te nemen.	De huidige situatie die u beschrijft is geen onderdeel van de Benuttingsvariant Utrecht West. De mogelijke knip op de Thomas à Kempisweg biedt wellicht mogelijkheden om de wijk Majellapark anders en/of beter aan te sluiten, maar daar is op dit moment nog geen duidelijkheid over te geven. Zie ook punt B van de algemene onderwerpen. U kunt uw suggesties ten alle tijden voorleggen aan het wijkbureau in uw wijk, waar men kan inschatten of er mogelijkheden zijn voor de huidige situatie.
84	Ik vind meer verkeer over de Haarrijnse Rading niet wenselijk. Ik begrijp niet dat er meer verkeer langs een woonwijk moet, terwijl het alternatief door een industrieterrein toch veel logischer en minder problemen qua luchtkwaliteit oplevert. Maak de afslag NOUW2 maar aantrekkelijker voor alle verkeer. Het model wat uitgaan van 30% minder groei van het verkeer vanwege OV en fiets, vind ik onrealistisch. Jaar in Jaar uit blijken modellen over verkeersstromen en parkeervoorzieningen te ambitieus en dus niet stroken met de werkelijkheid. Ik wil er wel om wedden dat in 2018 blijkt dat de luchtkwaliteit slechter is dan jullie prognose. Wij wonen in de wijk de Tol waar alleen een bus van Kockengen naar de Meern Oost. Een onzinnige verbinding want stopt niet bij station Vleuten of station Terwijde. En er zijn maar heel weinig mensen die van Kockengen of de Meern Oost moeten. Het station Vleuten is vanaf ons huis 20 minuten lopen. Dat is dus geen alternatief voor woon-werk verkeer. Dus wij zullen altijd de auto pakken. Alleen voor winkelen of uitgaan is de trein en dan lopen een alternatief. En ik verwacht dat er zo veel meer inwoners van Vleuten en Leidse rijen zijn die het OV geen alternatief vinden.	De Haarrijnse Rading heeft zowel qua verkeersdruk als qua luchtkwaliteit en geluid nog voldoende overcapaciteit voor een (beperkte) toename van autoverkeer. Het aanleggen van nieuwe wegen –al dan niet door een industriegebied– is volgens de gemeente geen goede, structurele oplossing. De stad er niet op is toegerust om de continue groei van het autoverkeer te blijven opvangen en concentreert zich daarom ook op het beter faciliteren van alternatieven, zoals het OV en de fiets. Dit betekent niet dat de auto in de ban moet. Het aantrekkelijker vormgeven van de NOUW2 is een onderdeel van de huidige plannen en zal in combinatie met andere maatregelen bijdragen aan een soepelere doorstroming van het autoverkeer in en rondom de stad. De gemeente realiseert zich dat er altijd een autonome groei van het verkeer zal plaatsvinden, maar tracht die groei af te remmen door maatregelen ten faveure van OV en fiets te nemen. Modellen hebben altijd een zekere onnauwkeurigheid in zich, maar door het uitvoeren van verkeerstellingen wordt getracht die onnauwkeurigheid zo veel mogelijk te verminderen. Via de Tol rijden momenteel buslijnen 125 en 126. Lijn 125 rijdt van Vleuten NS via de Tol naar De Meern oost. Lijn 126 rijdt vanaf station Vleuten via De Tol naar Maarssen NS. Vanaf halte De Reit is de reistijd tot aan station Vleuten NS ongeveer 5 minuten.

		Als voortransport naar stations Vleuten of Terwijde is de fiets ook een alternatief. Beide stations zijn voorzien van bewaakte fietskluizen en OV fiets.
85	Het maatregelenpakket heeft als belangrijkste doelstelling het onaantrekkelijker maken van de verbinding tussen Leidsche Rijn en het noordwestelijke deel van de bestaande stad. Bij de uitwerking gaat het echter vrijwel alleen over de routing vanuit LR richting bestaande stad, niet vice versa! De inwoners van Noordwest Utrecht (vooral wijken Overvecht, Noordwest) die richting zuiden reizen belasten nu al onbedoeld de Pijper-Haydn- Lessinglaan en gaan dat met deze voorkeursvariant nu ook doen als zij naar LR willen. Dit zal een nog grotere belasting geven voor deze route. De oplossing is simpel, maak de dosering NSA alleen in de richting van de bestaande stad, niet richting LR.	De doelstelling van de Benuttingsvariant Utrecht West is niet het onaantrekkelijk maken van de verbinding tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad, maar het verminderen van de verkeersdruk op de westelijke verdeelring, zodat ook daar kan worden voldaan de normen voor luchtkwaliteit en leefbaarheid. De doseerinstallatie op de NSA levert hier een bijdrage aan, tezamen met de andere maatregelen uit het de Benuttingsvariant Utrecht West, zoals de mogelijke knip op de Thomas a Kempisweg. Als de doseerinstallatie één kant op werkt, zoals voorgesteld, bestaat het risico dat de streefwaarden inzake de intensiteiten op de route PHL-laan en de Cartesiusweg/St. Josephlaan niet worden gehaald.
86	Ik ben voor de oplossing waarbij de bestaande infrastructuur wordt gebruikt en waarbij de belasting van de westelijke bestaande stad door een doseerinstallatie wordt beheerst.	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
87	Ik vind de oplossing slecht! Was al slecht en blijft slecht. Onbegrijpelijk, als je de structuur op de kaart bekijkt dat dit voorstel ooit tot stand is gebracht! De aansluiting vanaf brug Douwe Egberts naar de A2 is en blijft een onnatuurlijke. Deze oplossing zal dus op natuurlijke wijze vermeden gaan worden. Er zal altijd veel sluipverkeer via St Josephlaan door de wijk Oog In Al gaan plaats vinden. Slimme verkeerslichten bestaan niet. Wel bestaan slimme verkeerskundigen en politici!	De huidige aansluiting van de A2 bij de Douwe Egberts brug is destijds aangelegd als tijdelijke verbinding. Nu duidelijk is dat ze weg blijvend is, zal deze dan ook worden opgewaardeerd tot volwaardige snelwegafrit, die de natuurlijke weg naar Utrecht West zal gaan vormen.
88	Wat erg goed werkt voor de doorstroming van verkeer is zorgen voor een groene golf. Een goed voorbeeld is bijvoorbeeld de Kardinaal de Jongweg. Utrecht heeft er een sport van gemaakt ontzettende inefficiënte rotondes en doorgaande wegen te hebben. Voorbeeld: de Marnixlaan, Franciscusdreef en de Einsteindreef, maar ook de Ring Utrecht (N230) kan zo veel beter door gewoon de stoplichten op elkaar af te stemmen.	In het pakket NSL maatregelen wordt uitgegaan van een aantal groene golven (o.a. 't Goylaan, Socrateslaan, Cartesiusweg-Marnixlaan) i.v.m. de doorstroming en daarmee samenhangend het milieu. In het Ambitiedocument wordt voorgesteld de verdeelring om te bouwen naar een stadsboulevard, die bedoeld is om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren, waaronder ook bevoorradingsverkeer. De komende tijd zal worden bekeken wat nodig is op de verdeelring om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.
89	Het plan heb ik met grote verbazing tot mij genomen. De verkeersdruk op de verbindingswegen van Leidsche Rijn naar de NRU/A2 zal onacceptabel groot worden waardoor hier filevorming zal ontstaan (welke reeds zich voordoet) en de wegen richting noordwesten dichtslibben. De verkeersstructuur binnen Leidsche Rijn is te krap gedimensioneerd om alle verkeersstromen goed aan te kunnen. U verplaatst met dit plan dus het probleem naar andere wijken van de stad. Tevens dient de NRU te worden doorgetrokken via Leidsche Rijn naar de A12 om alle verkeer te kunnen afwikkelen en dient de aansluiting van de NRU op de A2 met een nieuw verkeersklaverblad te worden vormgegeven zonder VRI's zodat ook hier de bereikbaarheid verbeterd en de NRU optimaal benut kan worden en geen opstopping en filevorming meer optreedt. Nu is de	Het verkeersmodel laat zien dat de verbindingswegen naar de NRU en A2 voldoende capaciteit hebben voor een toename van verkeer. Zie ook punt D van de algemene onderwerpen over een betere spreiding van het verkeer. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat de definitieve verkeersstructuur van Leidsche Rijn nog in ontwikkeling is. Tussen Leidsche Rijn Centrum en Hooggelegen dient de Stadsbaan nog te worden gerealiseerd. Ook de definitieve verkeersstructuur van Leidsche Rijn Centrum is nog niet gerealiseerd. Zie de kaartjes vooraan dit document. In het kader van de VERDER-studie Ring Utrecht is deze variant enige jaren geleden onderzocht en afgefallen. Dit leverde te onder andere te grote leefbaarheidproblemen op in Leidsche Rijn. Het knooppunt A2/NRU is onderwerp van verdere studie, zie de

	bereikbaarheid erbarmelijk slecht wat zal leiden tot achteruitgang, verloedering en het economisch slecht functioneren van Utrecht–NoordWest. De Spoorlaan is altijd bedoeld geweest om de bereikbaarheid van Utrecht vanaf de A2 te verbeteren. Hierin blijft de gemeente nu in gebreken door het niet uitvoeren van de NOUW3. Een dramatische ontwikkeling die slecht zal uitpakken voor de bereikbaarheid en het economisch functioneren van een stad. Ook de binding van de wijk Leidsche Rijn met de bestaande stad zal hierdoor niet worden bevorderd maar juist verslechteren. Ik verzoek u dringend dit plan niet uit te voeren om een verkeersinfarct aan de noordwestzijde te voorkomen.	algemene informatie over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document.
90	Persoonlijk ben ik van mening dat de oplossing niet ligt in het onaantrekkelijk maken van de verbindingsweg tussen Leidsche Rijn en het noordwestelijk deel van de bestaande stad. Veel mensen zijn van deze weg afhankelijk om de A2 en ringweg Utrecht te bereiken, omdat deze vanuit andere delen van Leidsche Rijn minder goed tot niet (meer) te bereiken zijn. Zo zou de verkeersdoorstroming rond de voormalige afrit Oog in Al langs de A2 verbeterd kunnen worden, zodat het verkeer uit dit deel van Leidsche Rijn de wijk makkelijker in en uit kan. Daarnaast pleit ik voor (her)aansluiting van de Vleutensebaan richting de gele brug over het kanaal richting de stad. Nu de brug is verbreed en meer verkeersdruk aan kan lijkt mij dit goed mogelijk en is de onduidelijke verkeerssituatie zoals deze nu is ontstaan om vanaf de Vleutensebaan richting de stad te gaan niet langer nodig. Ook zou ik graag zien dat de op- en afritten langs de A2 (Van Maarssen richting het zuiden tot knooppunt Oudenrijn) beter aansluiten op de wegen van en naar Leidsche Rijn en dat de doorstroom de wijken in en uit voorspoedig verloopt. Anders dan nu mijn ervaring is. Hetzelfde geldt overigens voor de op- en afritten langs de A12, want ook goede doorstroom hier voorkomt verkeersdruk in heel Leidsche Rijn en dus het Westelijk deel van de Utrechtse Ring. Ik zeg niet dat de Haarrijnse Rading toch doorgetrokken moet worden door Vleuterweide, maar ik vind wel dat alleen het laten vervallen van deze weg geen oplossing is	De Vleutensebaan blijft beschikbaar als route naar de A2. De route via de Vleutensebaan (NSA) naar de oude binnenstad wordt gedoseerd, waardoor autoverkeer langer onderweg is, maar de mogelijkheid blijft bestaan. In de definitieve situatie wordt de Vleutensebaan parallel aan het spoor doorgetrokken en aangesloten op de Hogeweidebrug. Zie verder punt A van de algemene onderwerpen en de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document. De doorstroming van de aansluiting De Meern op de A12 is onderdeel van studie. Het landelijke Groene Golfteam heeft een advies neergelegd over het verbeteren van de doorstroming op dit punt. Momenteel wordt onderzocht of er financiën vrijgemaakt kunnen worden voor de uitvoering. U kunt via uw wijkbureau de stand van zaken navragen.
91	De oplossing om lokaal de autodruk te verminderen in Utrecht West door een VRI vanuit Leidsche Rijn lijkt me niet effectief om de problemen op te lossen, maar ik heb er ook geen bezwaar tegen. Het probleem van de bereikbaarheid van West Utrecht, veroorzaakt doordat het Knooppunt Oog in Al met de A2 is komen te vervallen door de nieuwe tunnel, wordt hiermee niet opgelost. Sterker nog, de bereikbaarheid lijkt alleen maar slechter te worden door alle maatregelen die nu worden voorgesteld (zoals linksafverbod Pijperlaan). We kunnen ook overal VRI's toevoegen om alle wegen in Utrecht onaantrekkelijk te maken, dan hebben we een mooie oplossing voor de leefbaarheid in de toekomst in Utrecht.	De oplossing van de doseerinstallatie (niet noodzakelijkerwijs een VRI, dit moet nog verder worden bestudeerd) is onderdeel van een groter maatregelenpakket (MUW: Maatregelenpakket Utrecht West), bedoeld om het autoverkeer op de westelijke verdeelring blijvend omlaag te brengen. Dit is nodig om te kunnen voldoen aan de gestelde normen op het gebied van luchtkwaliteit en leefbaarheid. Het is onmogelijk om de verkeersdruk op de westelijke verdeelring omlaag te brengen, zonder dat dit consequenties heeft voor de bereikbaarheid van Utrecht West. Bij de concrete invoering van de verschillende maatregelen, zoals het linksafverbod (NSL maatregel, vastgesteld in 2009), wordt in overleg met de omringende wijken bekeken wat de gevolgen zijn voor bestemmingsverkeer en hoe dit zo optimaal mogelijk geregeld kan

		worden. Zie ook punt B van de algemene onderwerpen. Naast de bereikbaarheid van alle delen van de stad wil Utrecht ook graag een aantrekkelijke stad blijven, zie het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.
92	Ik snap niet waarom 3 jaar geleden de bestaande afrit Oog in Al van de A2 is afgesloten. Om vanuit het zuiden richting mijn huis te rijden in Utrecht-Noord (Zuilen) ben ik nu genoodzaakt om via afslag Centrum door Oog en Al te rijden langs allemaal huizen. Terwijl ik vanaf de oude afrit Oog in Al veel sneller thuis was en veel korter door de stad (en dus langs huizen) hoefde te rijden. Mijn voorstel voor een verbetering van de bereikbaarheid van Utrecht West zou zijn om deze afrit weer te openen. Daarnaast zou ik in het kader van betere luchtkwaliteit graag willen dat de verschillende stoplichten beter op elkaar worden afgestemd dmv bijv. een "groene golf". Bewust dan wel onbewust zijn veel stoplichten in Zuilen/Overvecht zeer slecht op elkaar afgestemd waardoor ik ieder keer moet optrekken/remmen wat een veel grotere vervuiling teweeg brengt en in de verleiding kom om extra hard te rijden (onveilig) om het volgende stoplicht op tijd te halen voordat het licht weer op rood gaat.	Het herstellen van de oude afrit Oog in Al is niet mogelijk i.v.m. de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum, zie ook punt B van de algemene onderwerpen. Autoverkeer vanuit het zuiden van de A2 richting Zuilen wordt geadviseerd om gebruik te maken van de buitenring (de Zuilense Ring). Op het westelijke deel van de binnenring is er nu namelijk al een probleem met de luchtkwaliteit en leefbaarheid en dat wordt niet verbeterd als de binnenring gebruikt blijft worden voor doorgaand verkeer. In het Ambitiedocument wordt voorgesteld de verdeelring om te bouwen naar een stadsboulevard, die bedoeld is om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren, waaronder ook bevoorradingsverkeer. In het pakket NSL maatregelen wordt uitgegaan van een aantal groene golven (o.a. 't Goylaan, Socrateslaan, Cartesiusweg-Marnixlaan) i.v.m. de doorstroming en daarmee samenhangend het milieu. De komende tijd zal worden bekeken wat nodig is op de verdeelring om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar
93	Mijn man en ik zijn van mening dat de bereikbaarheid van onze woning in de Schepenbuurt door deze twee maatregelen (de doseerinstallatie en de knip op de Th. a Kempisweg) dusdanig belemmerd wordt, dat dit de leefbaarheid schaadt. Wij worden voor ons bezoek moeilijk bereikbaar. Deze is door het verleggen van de aansluiting naar de A2 al bemoeilijkt en deze maatregelen maken het nog lastiger. Daarnaast wordt voor onszelf het erg bemoeilijkt om vanuit onze wijk naar het zuiden van de stad te gaan. Wij gaan regelmatig met onze dochter zwemmen in de hommel en hebben diverse vrienden in dit deel van de stad wonen. Ook gaan wij regelmatig naar Den Haag (kom ik vandaan en veel van mijn familie woont in deze omgeving), maar door deze maatregelen wordt het bereiken van de A12 ons erg lastig gemaakt. Mijn dochter zit op een school in Nieuw Engeland. Het is me nog niet duidelijk in hoeverre de bereikbaarheid van haar school vanaf de Schepenbuurt bemoeilijkt wordt, maar dat zou ook een belangrijk punt kunnen zijn m.b.t. deze maatregelen. Als laatste wil ik aanhalen dat mijn man in Amsterdam werkt en dagelijks over de Hogeweidebrug moet. Mijn man is daarbij vroeger thuis dan ik en vangt onze dochter het meest op na school. Ik ga er vanuit dat de doseerinstallatie de reistijd niet dusdanig verlengd, dat mijn dochter daardoor regelmatig voor een dichte deur komt te staan, maar als dat wel het geval is, kunnen wij ons niet vinden in deze maatregel.	De bereikbaarheid van de Schepenbuurt is een belangrijk aandachtspunt op het moment dat het nodig blijkt om de knip op de Thomas a Kempisweg daadwerkelijk door te voeren. De knip staat in de plannen als een mogelijke maatregel. Vanaf 2015 zal gemeten worden of de invoering van de knip nodig is of dat andere maatregelen, zoals het linksafverbod van de M.L. Kinglaan, al voldoende effect opleveren. Zie ook punt B van de algemene onderwerpen. De mensen die het dichtst bij een maatregel wonen, zullen hier onvermijdelijk de meeste hinder van ondervinden. Voor de feitelijke invoering van een maatregel is een verkeersbesluit nodig en onderdeel van zo'n besluit een consultatietraject met omwonenden, waarin de verkeerscirculatie en bereikbaarheid worden besproken. Naast een betere spreiding van het autoverkeer richt de gemeente haar aandacht op het faciliteren van fiets en OV, zodat deze vervoersmiddelen zeker voor verkeersbewegingen binnen de stad een serieus alternatief vormen en mensen de auto af en toe kunnen laten staan.
94	Graag breng ik een tweetal zaken onder de aandacht van het college van	De verbinding van Leidsche Rijn met de oude (binnen)stad staat niet ter discussie,

	B&W ten zien van de voorgestelde oplossing. Het lijkt er op dat het probleem van verkeer dat aan de westkant van de stad naar de binnenstad van Utrecht wil rijden wordt verplaatst naar Leidsche Rijn Centrum (het 2e centrum van de stad!). Hier gaat bij drukte dus gewoon een file ontstaan. Door een doseerlicht te plaatsen wordt eigenlijk de Vleutensebaan (een van de twee verbindende hoofdassen in Leidsche Rijn) niet goed verbonden met de verlengde Vleutenseweg. Dit was in het masterplan van Leidsche Rijn wel het uitgangspunt. Een doseerlicht is voor de bewoners van Leidsche Rijn natuurlijk heel onhandig, want die moeten flink om gaan rijden. Dat lijkt me ook niet echt goed voor de luchtkwaliteit en is ook niet eerlijk naar de bewoners langs de wegen die hierdoor nu drukker worden. Eerlijk gezegd lijkt het er op dat Leidsche Rijn niet aan de stad verbonden wordt, terwijl Leidsche Rijn toch ook Utrecht is! Tot slot wil ik meegeven dat de oorspronkelijke oplossing (Spoorlaan) een kwalitatief betere oplossing is voor de gehele stad Utrecht inclusief Leidsche Rijn.	want is belangrijk voor de stad als geheel. Alleen komen de hoofdroutes anders te lopen dan voorheen was bedacht, in verband met de afstemming met andere ontwikkelingen stadsbreed. Zie verder punt A van de algemene onderwerpen. Door een betere benutting van de bestaande wegen is de eerdere oplossing in de vorm van de Spoorlaan overbodig geworden. Zie ook punt E van de algemene onderwerpen.
95	De verbinding tussen Leidsche Rijn en de binnenstad wordt met deze maatregelen weer verslechterd. In combinatie met gebrekkig openbaar vervoer naar de stad (bus vanuit het zand duurt > 30 minuten) en nog steeds maar twee treinen per uur (wellicht eind 2013 4 x per uur, als dat doorgaat... eerder zouden we immers al 6 treinen per uur vanaf 2010 krijgen...) wordt Leidsche Rijn steeds minder aantrekkelijk. Tel daarbij op de uitgestelde aanleg van het winkelcentrum Terwijde en Leidsche Rijn Centrum en het is niet zo verwonderlijk dat mensen zich bekocht voelen. Ik zou dan ook heel graag pleiten voor oplossingen waarbij de verbinding Leidsche Rijn/Binnenstad wel verbeterd of op z'n minst gelijk blijft – dat hoeft wat mij betreft niet persé met de auto, maar dan moet er wel een volwaardig OV (en bij voorkeur ook fiets) alternatief komen.	Zie de punten A en C van de algemene onderwerpen.
96	Positief dat er een alternatief is gevonden die de bestaande situatie beter benut, in plaats van te investeren in nieuwe wegen. Het had geholpen om in de toelichting op de consultatie uit te leggen dat de OV route en fietsroute ongewijzigd blijven en dat er andere maatregelen worden genomen om autoverkeer terug te dringen. Ik vond deze informatie pas in de inleiding in het volledige onderzoeksrapport. In de tekst voor de consultatie lijkt het alsof er alleen wordt gezocht naar het accommoderen van autoverkeer, maar dit is dus gelukkig niet het geval. Wat betreft de doseerinstallatie een vraag: deze doseert afhankelijk van de verkeerdrukke op dat moment. Mensen die van huis vertrekken weten niet tevoren welke vertraging het voor hen zal opleveren omdat dat situatieafhankelijk is. Betekent dit niet dat mensen alsnog de gok wagen om de rechtstreekse route via de Hogeweidebrug te rijden, door de drukte en doseerinstallatie langer stil staan, of meer mensen de langere route rijden, met meer vervuiling tot gevolg?	De nieuwe oplossing heeft betrekking op het autoverkeer, vandaar dat hier in deze consultatieronde de meeste aandacht op is gericht en de aandacht voor fiets en OV hierbij achterbleef. Dat neemt niet weg dat de gemeente het gebruik van fiets en OV minstens even belangrijk vindt, zie punt C van de algemene onderwerpen. De precieze invulling en afstemming van de doseerinstallatie moet nog nader onderzocht worden, evenals de manier waarop verkeersdeelnemers vroegtijdig geïnformeerd kunnen worden over de verwachte reistijd via een bepaalde route. Zie de algemene tekst over de doseerinstallatie vooraan dit document. Zie de punten D en E van de algemene onderwerpen over de spreiding van het autoverkeer over de wegen van de stad en het effect op de luchtkwaliteit.

	Ook een vraag wat betreft bestemmingsverkeer voor Utrecht centrum: dit wordt in deze variant verspreid over meerdere wegen, wat een langere route kan betekenen. Lijdt dat uiteindelijk niet tot meer vervuiling voor de hele stad? Verspreiding betekent een kleinere concentratie per route, maar doordat de routes langer zijn misschien meer vervuiling in totaal? Mogelijk is het al afgewogen in het onderzoek, ik ben geen verkeerskundige.	
97	De oplossing lijkt een slimme, haalbare. Wellicht is het denkbaar om aanvullend aan het doseringssysteem tol (of vergelijkbare rekeningrijdenachtige maatregelen) te heffen bij gebruik route tijdens spijtijden. Punt van aandacht lijkt me het feit dat in Zuilen momenteel veel nieuwbouw plaatsvindt en het aantal bewoners en het bestemmingsverkeer als gevolg daarvan zal toenemen ten opzichte van de huidige metingen. Al met al ben ik ben voorstander van een beheerste, voortdurend door een onafhankelijke instantie gemonitorde en geëvalueerde invoering van het de voorgestelde oplossing.	In het gebruikte verkeersmodel zijn huidige en toekomstige ontwikkelingen, zoals de vele woningbouwprojecten in Zuilen, zoveel mogelijk meegenomen, dus hier is al rekening mee gehouden in de plannen. De groei van het autoverkeer als gevolg van deze bouwplannen is dus meegenomen in de afweging
98	Het zal een heel stuk schelen voor de doorstroming, niet alleen in west-Utrecht, wanneer de fietsverkeerslichten niet op groen springen wanneer er geen fietser meer gedetecteerd is door de lussen in het wegdek. In de praktijk komt het namelijk te vaak voor dat fietsers aan komen rijden, twee seconden voor rood wachten en dan door rood rijden wanneer er even geen verkeer is. Het licht voor auto's springt dan op rood, fietslicht op groen, terwijl er geen fietser meer te bekennen is! Dit geldt tevens voor voetgangersverkeerslichten. Als deze t.h.v. de drukknop, of het aanraakvlak, voorzien kunnen worden van een oog wat ook maar iets van warmte kan detecteren in een straal van een meter rond de paal, zal het veel ergernis en opstopping kunnen voorkomen.	In de praktijk gebeurt dit al. In Utrecht wordt er gewerkt met lussen in de weg die (brom)fietsers detecteren en drukknoppen. Als de lussen verlaten worden tijdens rood (dus een fietser weg rijdt) dan wordt de aanvraag al ingetrokken. Echter, als de drukknop wordt gebruikt dán trekken we de aanvraag niet meer in. We gaan er dan van uit dat de drukker dit bewust doet en dus ook zal wachten op groen. En er zijn vast ook fietsers die de op de knop drukken en dan toch besluiten door rood te rijden.
99	Uit de kaart worden de plannen voor ons niet duidelijk. Dus geen idee waar u het over heeft.	Het is complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt.
100	Met interesse heb ik het rapport "rapportage benuttingsvariant Utrecht West 2030" gelezen. Het is een gedegen rapport, complimenten voor de opstellers. Ik vind het ook goed dat er een duidelijke politieke keuze wordt gemaakt. Waar ik moeite mee heb is de aanname dat het onaantrekkelijk maken van de verbinding tussen de Leidsche Rijn en het noordwestelijke deel van de bestaande stad zal leiden tot minder verkeersdruk. Er wordt hierbij m.i. geredeneerd vanuit de sociale wenselijkheid en niet vanuit de	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie. Dat het onaantrekkelijk maken van de verbinding tussen Leidsche Rijn centrum en het noordwestelijk deel van Utrecht leidt tot minder verkeersdruk op de westelijke verdeelring is de uitkomst van modelmatige berekeningen, dus is niet slechts een aanname. Het model is erop gericht om de bestaande wegen beter te benutten. Dit betekent inderdaad dat sommige wegen waar nog voldoende capaciteit beschikbaar is drukker kunnen worden ten faveure van wegen die op dit moment te druk zijn. Zie ook punt D van de

	sociale werkelijkheid. Waarschijnlijker lijkt me dat de verkeersdruk niet afneemt maar zich verplaatst. Dit zou ik graag verder onderzocht zien. Daarnaast staat het voorstel haaks op de grote investeringen die zijn/ worden gedaan om de Leidsche Rijn in ieder geval ruimtelijk meer te betrekken bij de bestaande stad Utrecht (het overkappen van een snelweg, omvlaggen van de naam Leidsche Rijn park, aanleggen fietsbrug), dit lijkt een omgekeerde beweging.	algemene onderwerpen. Het verbinden van Leidsche Rijn en de bestaande stad staat niet ter discussie, zie punt A van de algemene onderwerpen.
101	Beetje lullig voor de mensen uit Leidsche Rijn. Maar wat moet dat moet...	De verbinding tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad heeft niet te lijden bij deze nieuwe maatregel, zie punt A van de algemene onderwerpen.
102	De voorgestelde maatregelen zijn mijns inziens bijzonder ongewenst. De gemeente beschrijft in haar beleid dat het verkeer logische geregeld dient te worden; een onlogische regeling leidt tot onveilig gedrag bij verkeersdeelnemers. De voorgestelde maatregelen om routes onaantrekkelijker te maken (verkeersregelinstallatie, linksaf verbod, etc.) zullen niet logisch overkomen aangezien het doel (onaantrekkelijk maken van de route) niet direct te zien of te merken zijn bij verkeersdeelnemers. Een goed voorbeeld hiervan zijn de verkeersregelinstallaties die het verkeer door de Utrechtse binnenstad moeten reguleren. Het aantal automobilisten dat het rode licht negeert en andere gevaarlijke trucs uithaalt om wachttijden te voorkomen is enorm. Door verkeersoplossingen te kiezen die haaks op het beleid staan, loopt de gemeente de kans mede aansprakelijk gesteld te worden voor schade en letsel bij ongelukken. Daarnaast ontstaat voor mij persoonlijk een vreemde situatie qua woon-werk verkeer. De kortste route is onaantrekkelijk gemaakt door lange wachttijden bij verkeerslichten. De alternatieve route die ik nu rijd, wordt echter niet meer mogelijk door het linksaf verbod vanaf de ML Kinglaan. Ik heb dus de optie om ofwel in de file te staan op de kortste route, een langere route door de binnenstad te nemen waar de verkeersdruk al bijzonder groot is, of een nog langere route door Utrecht noord te kiezen met nog meer verkeersdruk en uitstoot in de stad als gevolg. Waanzin.	Het ontmoedigen van bepaalde routes stimuleren van alternatieve routes sluit aan bij het beleid van de gemeente om beter gebruik te maken van de bestaande wegen, zie ook de algemene uitleg over de Doseerinstallatie NSA vooraan dit document Het gegeven dat verkeersdeelnemers zich niet aan de regels houden blijft een moeilijkheid. De gemeente probeert haar beleid zo goed mogelijk te richten op het voorkomen hiervan, maar dit is natuurlijk ook een verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers zelf. Voorliggende verkeersmaatregelen zijn gericht op de auto, maar vormen onderdeel van een integrale aanpak waarmee de gemeente de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de hele stad wil waarborgen. Vanuit die aanpak wordt het verkeer binnen de stad de nodige alternatieven geboden in de vorm van een goed fiets- en OV-netwerk, waardoor de keuze voor de auto niet langer altijd vanzelfsprekend is. Zie ook punt C van de algemene onderwerpen.
103	Mijn reactie betreft vooral de manier waarop dit gecommuniceerd wordt. Nergens is kort en krachtig te vinden wat nu het nieuwe plan is en je moet actief op internet om iets van informatie te vinden. Ik heb nu overigens nog steeds geen idee wat die "slimme verkeersregelinstallatie" precies inhoud. Ik hoop niet dat deze ten koste gaat van de bereikbaarheid van Leidse Rijn, want die laat nu al te wensen over. Als deze enkel bedoeld is om verkeer dat dit als sluiproute gebruikt om de snelweg te mijden dan lijkt dit mij een goede oplossing.	Het is inderdaad complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt. Zie ook de algemene uitleg vooraan dit document.
104	bereikbaarheid van de binnenstad is niet nodig voor auto's we zitten toch al vol beter openbaar vervoer en goede transferiums.	Voor het economisch functioneren van de binnenstad is bereikbaarheid van de binnenstad voor alle vervoerswijzen cruciaal, voor zowel fiets, openbaar vervoer én de

		auto. In het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is ervoor gekozen om de route via Hooggelegen, 24 Oktoberplein, Graadt van Roggenweg te faciliteren voor centrumgericht autoverkeer. Daarnaast onderschrijft de gemeente het gebruik van P+R (in uw woorden "transferiums"), omdat zij van mening is dat het inzetten van P+R's een bijdrage kan leveren aan het terugdringen van het autoverkeer de stad in. Zie ook punt C van de algemene onderwerpen.
105	Om Leidsche Rijn centrum juist in de toekomst interessant te maken, dien je de toegangswegen niet minder maar juist meer aantrekkelijker te maken is onze mening. Leidsche Rijn centrum zal het 2e winkelcentrum van Utrecht moeten worden en dan is het raar als deze stadscentra van elkaar gescheiden worden.	Zie punt A van de algemene onderwerpen.
106	Graag verzoek ik u de Vleutensebaan rechtstreeks aansluiten met de gele brug bij de Douwe Egberts fabriek. Dus parallel aan het spoor. Een snelle doorstroom.	In de definitieve situatie wordt de Vleutensebaan parallel aan het spoor doorgetrokken en aangesloten op de Hogeweidebrug. De geplande doseerinstallatie zorgt evenwel voor een langere reistijd, waardoor alternatieve routes aantrekkelijker worden. Zie ook de algemene uitleg over de doseerinstallatie vooraan dit document en punt A van de algemene onderwerpen over de bereikbaarheid van Leidsche Rijn.
107	De nieuwe oplossing lijkt mij een erg ongewenste. Doordat er een regelsysteem komt, zullen er alleen maar files ontstaan met fijnstof tot gevolg. Ik geloof niet dat een ontmoedigingsbeleid werkt, alleen maar voor ergernis zorgt. Mensen stappen nu eenmaal niet voor hun lol in de auto (al lang niet meer, maar omdat ze ergens moeten zijn). Als bewoner van Oog in Al ben ik dan ook sterk tegen ivm de bereikbaarheid en het fijnstofgevaar dat dit zal opleveren.	De verwachting is niet dat voor de aan te leggen doseerinstallatie lange files zullen ontstaan. Na een gewenningsperiode (waarin mogelijk wel files ter plaatse van de doseerinstallatie zullen ontstaan) zullen de automobilisten andere routes kiezen. De oplossing is bedoeld om op het westelijk deel van de binnenring (o.a. Oog in Al) te kunnen voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit en leefbaarheid. Doorrekeningen met het verkeersmodel laten zien dat het plaatsen van een doseerinstallatie op de NSA in combinatie met andere maatregelen uit het ALU 2009 en het Maatregelenpakket Utrecht West (MUW) zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit op de westelijke verdeelring.
108	In het streven van de gemeente Utrecht om de autodruk aan de westkant van de stad blijvend te verminderen, houdt de gemeente onvoldoende rekening met de belangen van de bewoners van Utrecht-West. De rapportage "benuttingsvariant Utrecht West 2030" richt zich vooral op (het beïnvloeden van) doorgaand verkeer tussen de snelweg A2 of Leidsche Rijn en Utrecht Centrum. Er wordt onvoldoende aandacht besteed aan het bestemmingsverkeer naar tussengelegen woonwijken in Utrecht-West zoals bijvoorbeeld Lombok. Dit bestemmingsverkeer zal veel hinder ondervinden van de voorgenomen maatregelen. Dat geldt al vanaf eind 2012 indien het linksafverbod van de M.L. Kinglaan richting de Pijperlaan effectief wordt. De verkeershinder zal voor bestemmingsverkeer van Utrecht-West bovendien toenemen doordat bewoners noodgedwongen intensiever gebruik zullen maken van drukke stadsroutes zoals de Daalsetunnel en vervolgens Weerdsingel Westzijde of Catharijnesingel of de route Westplein-Damstraat-Kanaalstraat. De grote omweg die bewoners nu al moeten maken om via de Hogeweidebrug op de A2 te komen wordt straks aangevuld met allerlei	Het Maatregelenpakket Utrecht West en de daaraan gekoppelde Benuttingsstudie zijn gericht op het verminderen van de druk van het autoverkeer op de westelijke verdeelring en daarmee dus juist gericht op de belangen van Utrecht-West-bewoners. De bereikbaarheid van Utrecht West is hierbij een belangrijk aandachtspunt, zie ook punt B van de algemene onderwerpen. Voor bestemmingsverkeer tussen de verschillende woonwijken geldt net als voor het verkeer tussen de verschillende wijken dat de gemeente het gebruik van de fiets en het OV beter wil faciliteren, zodat mensen de auto vaker kunnen laten staan. Dat neemt niet weg dat alle delen van de stad hoe dan ook met de auto bereikbaar moeten zijn. In bijlage 3 van de studie Benuttingsvariant Utrecht West is een lijst opgenomen met intensiteiten op een groot aantal wegvakken in Utrecht. Daaruit blijkt dat bijv. de Graadt van Roggenweg t.o.v. de huidige situatie rustiger wordt, als gevolg van het hierboven geschetste maatregelenpakket.

	andere hinderlijke maatregelen. Bewoners van Utrecht–West die afhankelijk zijn van de auto, hebben in de voorgestelde variant en met tussentijdse maatregelen onvoldoende alternatieven. Graag wil ik de gemeente verzoeken om de doorstroom van bestemmingsverkeer naar woonwijken zoals Lombok in Utrecht–West te verbeteren.	
109	Ik kan mij niet vinden in de voorgestelde visie om eenvoudigweg het gebruik van de auto als vervoermiddel te ontmoedigen in de hoop op deze manier verkeersdruk te doen afnemen. Ik vind dit een naïeve en simplistische voorstelling van zaken. Het is namelijk niet het fenomeen auto dat de meesten van ons tegenstaat, maar de wijze waarop de auto wordt aangedreven. Met andere woorden: het is niet het vervoermiddel, maar het middel om dit in beweging te krijgen waarmee wij problemen hebben. De toekomst is echter aan auto's die niet vervuilen. En die toekomst is dichterbij dan menigeen denkt. Naïef blijft het om te denken dat vervoersbewegingen zullen afnemen. Zeker niet in het geval van de gemeente Utrecht, die nog enige tijd zal groeien. Een blik op de kaart van Utrecht leert dat de destijds voorgestelde Spoorlaan een unieke gelegenheid is om de verkeersdruk beter te verdelen. Ik pleit dan ook voor een heroverweging van de beslissing om de Spoorlaan te schrappen en verwijst de huidige plannenmakerij als naïef en niet passend bij een van Nederlands grootste steden naar de prullenmand. Gemeente Utrecht toon eens wat lef laat je niet eeuwig leiden aan de hand van een handjevol Madurodammers.	U verwacht dat op korte termijn het wagenpark zal bestaan uit auto's die niet vervuilen, waardoor afremming van de groei van het aantal autobewegingen uit milieuoogpunt niet meer noodzakelijk zal zijn. Verschoning van het wagenpark gaat echter minder snel dan oorspronkelijk werd gedacht. Afremming van de groei van het autoverkeer is daarnaast niet alleen noodzakelijk vanuit milieuoogpunt, maar ook uit oogpunt van leefbaarheid, verkeersveiligheid etc. Het college heeft ervoor gekozen om de bestaande infrastructuur beter te benutten. De eerder bedacht verbindingsweg door Lage Weide naar de Cartesiusweg (Spoorlaan) blijkt hierdoor overbodig. Zie ook de algemene informatie over de Doseerinstallatie NSA vooraan dit document en punt F van de algemene onderwerpen.
110	Mensen laten omrijden is een slecht plan. Er worden meer kilometers gemaakt, met extra luchtvervuiling als gevolg. Zorg voor een groene golf, zodat het verkeer goed kan doorstromen. Zo moet ook de aansluiting vanaf de Vleutenseweg op de A2 worden verbeterd, het omrijden via Lage Weide leidt tot extra milieubelasting (meer kilometers, meer stoppen en optrekken).	Zie punt E van de algemene onderwerpen voor het effect op de luchtkwaliteit. In het pakket NSL maatregelen wordt uitgegaan van een aantal groene golven (o.a. 't Goylaan, Socrateslaan, Cartesiusweg–Marnixlaan) i.v.m. de doorstroming en daarmee samenhangend het milieu. In het Ambitiedocument wordt voorgesteld de verdeelring om te bouwen naar een stadsboulevard, die bedoeld is om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren. De komende tijd zal worden bekeken wat nodig is op de verdeelring om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. De NOUW2 door Lage Weide is destijds aangelegd als tijdelijke afrit, maar zal als onderdeel van de huidige plannen worden aangepast tot een volwaardige snelwegafrit.
111	Allereerst vind ik dat de plannen niet duidelijk worden gepresenteerd (via internet of folder) De beschrijving is te beknopt en het zoekwerk op internet levert nog meer vragen op. Graag zou ik de vleutensebaan niet als een tweede zuilense ring willen zien worden. de leefbaarheid en de overlast zal te groot beïnvloed worden in de wijken aangrenzend. de bereikbaarheid van de Hogeweidebrug mag z.s.m. worden verbeterd vanaf de Vleutensebaan aangezien hier ook te hard word gereden op een weg met te veel bochten (racebaan)	Het is complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt.

		De Vleutensebaan heeft een andere functie en dus een ander karakter dan de Zuilense Ring. Door het plaatsen van een doseerinstallatie zal de weg minder gebruik worden door doorgaand verkeer, wat het bestemmingsverkeer en de leefbaarheid ten goede komt. Zie ook punt A van de algemene onderwerpen.
112	Argumentatie voor het laten vervallen van de Spoorlaan en Josephtunnel alternatieven ontbreekt. Onduidelijk is of rekening gehouden is met toenemende vervoersbehoefte over de aankomende 10 jaar. Mijns inziens gaat veel verkeer dóór de stad terwijl het er prima omheen zou kunnen. Het verbeteren van ring noord lijkt mij een essentieel onderdeel. Dit zou kunnen betekenen dat de N230 een A230 zou moeten worden. Verder lijkt het me essentieel om luchtkwaliteit goed in de gaten te houden. Het aanmerken van milieuzones etc. voor auto's met weinig uitstoot lijkt een eerste stap hiervoor te kunnen zijn. Tevens is het belangrijk dat het 'autobestuurder-pest' van de gemeente Utrecht snel verlaten wordt: laten we ajb reëel zijn en accepteren dat veel mensen met de auto moeten reizen. Deze mensen zouden dus snel de stad in en uit moeten kunnen gaan. Uiteraard dienen de openbaar vervoer alternatieven uitgebreid te worden voor omwonende zodat deze mensen niet met de auto hoeven te gaan.	Het belangrijkste argument voor het laten vervallen van de Spoorlaan en de daaraan gekoppelde Josephtunnel is dat de gemeente het niet logisch vindt om nieuwe wegen aan te leggen, terwijl de huidige wegen genoeg ruimte bieden als ze beter worden benut. In het bij de studie BUW gebruikte verkeersmodel zijn alle toekomstige ontwikkeling meegenomen (2020+). De opwaardering van de NRU (gemeentelijk deel) is op dit moment gaande. Zie de website (www.utrecht.nl/nru) voor de laatste informatie. De gemeente wil juist een omslag bewerkstelligen in het denken over autogebruik, aangezien de opnamecapaciteit van de stad voor auto's nagenoeg bereikt is. Dit betekent niet dat de auto in de ban moet, want automobiliteit is een onlosmakelijk element in de bereikbaarheid van een stad, maar wel dat er meer wordt ingezet op maatregelen om binnen de stad OV- en fietsgebruik te stimuleren en het autoverkeer meer te verplaatsen naar de randen van de stad. Zie ook de algemene informatie over het Ambitiedocument vooraan dit document, evenals punt C van de algemene onderwerpen. Op aandringen van de gemeente Utrecht heeft de minister van I&M onlangs in de tweede kamer aangegeven de mogelijkheden te willen onderzoeken van het instellen van milieuzones voor personenauto's. Uw suggestie is dus reeds opgepakt.
113	Als het uitgangspunt is om de autodruk in Utrecht West te verminderen, dan kan ik me voorstellen dat er voor 1 van de varianten wordt gekozen. Voor mij zou echter het doel moeten zijn om de stad bereikbaar te houden voor iedereen – van buiten de stad en de bewoners. Daar wordt nu aan voorbij gegaan. Een doseerinstallatie betekent dat ook de bewoners er langer over doen om van A naar B te komen, terwijl er juist voor gezorgd moet worden dat er een betere doorstroming komt. Als bewoner van Utrecht West zie ik de gekozen oplossing dus zeker niet als een verbetering daarvoor. Het zal nog steeds een kwartier duren voordat ik de stad uit ben of de stad in kom. In sommige gevallen rijd ik door de stad heen om sneller de snelweg op te kunnen, terwijl een goede aansluiting van Utrecht West op de ringweg de druk in de stad zou verminderen. Mijn inziens is het onderzoek dus volledig verkeerd ingestoken. En daarmee zijn de oplossingen dus ook maar een lapmiddel in plaats van een oplossing voor een betere bereikbaarheid van Utrecht.	De gemeente werkt aan een aantrekkelijke en bereikbare stad voor alle gebruikers; bewoners, bedrijven, bezoekers etc. Het kunnen voldoen aan de normen voor de luchtkwaliteit en de leefbaarheid hoort daarbij. Het pakket NSL maatregelen richt zich op de luchtkwaliteit en het pakket MUW richt zich aanvullend op het voldoen aan de leefbaarheidsnormen in Utrecht West. Dit maatregelenpakket richt zich op het verminderen van de verkeersdruk aan de westkant van de stad, om te kunnen voldoen aan de norm, en vormt ondertussen een integraal onderdeel van de stadsbrede bereikbaarheidsaanpak. Zie punt B van de algemene onderwerpen over de bereikbaarheid van Utrecht West.
114	Allereerst vind ik de communicatie over dit project erg onduidelijk. De kaart en de tekst hebben teveel aandacht nodig om het te begrijpen als je niet in de materie zit. Inhoudelijk: Zolang er niet onnodig omgereden hoeft te worden (want meer CO2 uitstoot), vind ik een betere benutting van de wegen	Het is inderdaad complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de

	prima. Goede bewegwijzering is dan erg belangrijk.	jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt. Zie punt E van de algemene onderwerpen over het effect op de luchtkwaliteit.
115	Hallo, Wij zijn bewust in Leidsche Rijn komen wonen in verband met de strategische ligging. Graag zouden wij ook in de toekomst zonder extra hinder in Maarssen, Zuilen en het Centrum kunnen komen. Daarin past dus niet dat (om "sluipverkeer") te voorkomen er extra hindernissen worden aangebracht en verkeer tussen Utrecht Noord en Utrecht West (Leidsche Rijn) wordt ontmoedigd. Dit is juist een route die wij vaak afleggen. Wij zouden graag zien dat: – de Vleutenseweg / de gele Douwe Egberts brug in een rechte lijn verbonden wordt met de Vleutensebaan – de bussluis op de musicalkade wordt opgeheven en weer doorgaande weg wordt – er een autoverbinding komt tussen Lage Weide en industrieterrein Cartesiusweg zoals reeds besloten is; dit is een direct gevolg van de (onbegrijpelijke maar ook onherroepelijke) beslissing om de snelwegafrit Oog in Al te verleggen naar Lage Weide.	Zie punt A van de algemene onderwerpen voor een algemene toelichting op de bereikbaarheid van Leidsche Rijn. Wat betreft uw specifieke wensen: – In de definitieve situatie wordt de Vleutensebaan parallel aan het spoor doorgetrokken en aangesloten op de Hogeweidebrug bij de Douwe Egberts, maar wordt doorgaand verkeer via deze route ontmoedigd door het plaatsen van een doseerinstallatie. – De bussluis aan de Musicalkade was een tijdelijke voorziening voor autoverkeer ten tijde van de bouw van de wijk Terwijde. Omdat de nieuwe infrastructuur zoals de Vleutensebaan bij de start van de bouw nog niet beschikbaar is, is ervoor gekozen een ontsluiting te realiseren op de plaats van de huidige bussluis. Zo was dit ook opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan. De bussluis is er gekomen om te voorkomen dat autoverkeer tussen de Vleutensebaan en de daar gelegen woonwijken (Het Zand, Grauwaart) via de wijk Terwijde naar De Wetering – met zijn publiekstrekkers als The Wall en het Antonius ziekenhuis – of de A2 rijden. – de eerder geplande nieuwe ontsluitingsweg door Lage Weide naar de Cartesiusweg is komen te vervallen. Zie ook de beantwoording van reactie 112 en de algemene uitleg over de Doseerinstallatie NSA vooraan dit document.
116	(geen reactie, want is geen inhoudelijke reactie maar verhuisbericht)	
117	Allereerst wil ik graag kwijt dat ik de plannen erg lastig vind om te begrijpen, ondanks mijn universitaire opleiding. Er wordt veel gesproken over de NSA, maar die staat niet op de kaartjes. Wij wonen in Vleuterweide en maken nu meerdere malen per week gebruik van de NRU (via de Haarrijnse Rading) om in Utrecht Noordoost, de A27 en de A2 te komen. Dat deze route begaanbaar blijft, is dus belangrijk voor ons. Ik maak me dus zorgen als er genoemd wordt dat de capaciteit van de aansluiting van de NRU met de A2 een knelpunt kan gaan worden in de toekomst. Wij gebruiken de route over de Vleutensebaan, Grauwaartsingel, Soestwetering en gele brug (de Hogeweidebrug) af en toe om naar Lombok te gaan waar familie woont. 's Zomers overdag is de fiets geschikt (ook al erger ik me dan aan de vele verkeerslichten op deze doorgaande fietsroute, waarbij je steeds moet wachten voor een enkele auto uit een zijweg). Maar 's avonds in het donker leggen we deze 7 km (heen en weer 14km) liever per auto af. Aanpassing van de snelheid naar 30 km/uur of een wachttijd vind ik niet erg. Het belangrijkste is dat de route door LR Centrum blijft bestaan om op de	Uw route via de Haarrijnse Rading en de NRU sluit precies aan bij de wens van de gemeente om doorgaand verkeer tussen de verschillende wijken en verder via de buitenring te leiden. Deze route blijft dus in tact. Het knooppunt A2/NRU is genoemd als een van de aandachtspunten die bij de keuze voor deze maatregel verder uitgewerkt moeten worden. Zoals terecht wordt aangegeven vormt de doorstroming op dit knooppunt ook nu al regelmatig een probleem. In overleg met betrokken partijen (Rijkswaterstaat, Provincie, gemeente Stichtse Vecht en gemeente Utrecht) wordt bekeken waar (toekomstige) knelpunten precies liggen en wat hiermee kan gebeuren. De weg over de Vleutensebaan en de gele brug blijft beschikbaar en is voor u inderdaad de geijkte route naar Utrecht West. Om te voorkomen dat deze route te veel wordt gebruikt door doorgaand verkeer (niet alleen bestemmingsverkeer voor Utrecht West), wordt hier een doseerinstallatie geplaatst waardoor alternatieve routes naar bestemmingen elders in de stad, bijv. via de NRU naar Utrecht Overvecht, sneller zijn. Daarnaast werkt de gemeente aan betere OV- en fietsverbindingen, die ook in het donker een veilig alternatief voor de auto bieden.

	Vleutenseweg (deze weg heet niet voor niks zo!) en Laan van Nieuw Guinea te komen en terug. Ik wil zo min mogelijk onnodige extra kilometers maken over de NOUW2 of door andere delen van de westelijke stad (milieu!). Ik hoop dat dit gewaarborgd wordt in de voorgestelde oplossing van de doseerinstallatie.	
118	L.S. Naar aanleiding van het nieuwe muw plan twee opmerkingen: 1. De totaal overschrijding van de stikstofdioxide norm gaat hier voor 2015 niet mee voldoen. Reden de maatregelen blijven te lang uit. Het linksafslaanverbod van de ML Kinglaan naar de J. Haydnlaan gaat niet werken. Eerst even rechtsaf bij het ziekenhuis links en dan rechtdoor is te makkelijk. (Door de ingebruikname van de verkeerstunnel A2 schat ik overigens dat de meetwaarden voorlopig behoorlijk zullen teruglopen maar niet onder de norm komen.) 2. Graag even aandacht voor de bewoners van de Kennedylaan en omstreken het zou goed zijn om de uitrit Kennedylaan zo te maken dat de bewoners weer links afkunnen op de Pijperlaan. Gaat het linksafslaan mag niet meer door, wordt het nog veel moeilijker om vanuit de Kennedylaan de wijk in te komen met de auto. Het halen en brengen van bewoners van de Wartburg voor voorziening in de wijk wordt op deze manier nog veel moeilijker. De uitbreiding van de Wartburg gaat overigens nog extra verkeersdruk opleveren.	1. Het linksafverbod is een NSL maatregel. Bij de concrete invoering ervan wordt in overleg met de omwonenden bekeken wat gevolgen kunnen zijn (zoals de door u beschreven U bocht) en hoe we deze maatregel zo optimaal mogelijk kunnen inpassen. Zie ook punt B van de algemene onderwerpen. 2. Links afslaan vanaf de Kennedylaan zal gaan zorgen voor verkeersonveilige situaties. Door de aanwezigheid van het linksafvak richting Kennedylaan is er geen ruimte voor auto's om zich op te stellen tussen de rijbanen in. Ook het zicht op het verkeer komende vanaf het 24-10 plein is onvoldoende door het verkeer dat staat opgesteld voor de verkeerslichten 24-10 plein. Daarom vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen geen goed voorstel.
119	Het zou idd prettig zijn als de autodruk gelijk verdeeld zou worden en niet alleen één of twee gebieden die er de dupe van worden. Ik ben tegen een tunnel onder de Josephlaan. Waarom? Deze weg is al enorm druk (ook 's nachts rijdt er nog verkeer, alleen op zon- en feestdagen is het er aardig rustig), en als bewoner die aan het toch al zeer drukke kruispunt Marnixlaan/Amsterdamsestraatweg woont, zou dit voor mij en anderen genoeg reden zijn om te verhuizen. De drukte gaat al voldoende ten kostte van het woongenot, en dit moet niet erger worden. Ook de luchtkwaliteit is al slecht genoeg, ik kan aan de voorzijde geen ramen openzetten zonder dat het hele huis naar uitlaatgassen gaat ruiken. Het gaat hier om het wooncomfort van een grote groep Utrechters en het is zeer jammer dat stilte en schone lucht in stedelijke gebieden een luxegoed is geworden. Ik vind het dan eerlijker om de druk meer te verdelen en de nieuwe oplossing lijkt me daarom een veel beter idee. Zou het ook een idee zijn om naar andere oplossingen te kijken, zoals meer/beter (betaalbaar) OV van en naar Leidsche Rijn? En (meer) betaalbare parkeergarages en parkeerplaatsen aan de rand van de stad (en vandaar goede OV voorzieningen) om de stad leefbaar/autoluw te houden?	Het plan voor ondertunneling van de St. Josephlaan uit 2009 is van tafel, zie de algemene uitleg over de Doseerinstallatie NSA vooraan dit document. Naast aandacht voor de automobiliteit besteedt de gemeente veel zorg aan het faciliteren van alternatieven zoals fiets en OV. Uw suggesties sluiten hier prima bij aan. Zie ook punt C van de algemene onderwerpen en de algemene uitleg over het Ambitiedocument vooraan dit document.
120	Dit is geen oplossing maar het frustreren van de automobilist. De aansluiting via een belachelijke lange lus langs Lageweide is (sowieso!) bedroevend wie dat verzonnen heeft Joost mag weten? Beetje meer ballen en wegen	De aanpassing van de NOUW2 door Lage Weide tot volwaardige snelwegafrit is onderdeel van de nieuwe plannen. De aanleg van nieuwe wegen is echter niet nodig als de bestaande wegen beter benut worden. Dit betekent dat de eerder voorgenomen

	aanleggen die breed genoeg zijn, huizen Josephlaan en Marnixlaan plat voor de rest is ruimte genoeg.	Spoorlaan en ondertunneling van de St. Josephlaan niet meer aan de orde zijn, dus de woningen daar gewoon kunnen blijven staan.
121	Heel fijn dat er wordt gezocht naar oplossingen voor de autodruk! Wij kunnen ons vinden in de gekozen oplossingsrichting en hopen dat met goede dynamische verkeersinformatie de druk kan verminderen.	Vooralsnog is er geen dynamische route informatie (drip) overwogen. ICT-toepassingen in de verkeerskunde staan namelijk nog in de kinderschoenen, zeker in relatie tot het doel: het beperken van het autoverkeer op de westelijke verdeelring. Er zijn systemen die weggebruikers via bepaalde routes sturen (onder andere dynamische bewegwijzering, navigatiesystemen) of het verkeer doseren (onder andere toeritdosering), maar ICT-systemen die bepaalde groepen uitsluiten of toestaan zijn nog erg prematuur. Uiteraard volgt de gemeente deze ontwikkelingen, maar in dit stadium van de planvorming is hier nog geen rekening mee gehouden.
122	Wederom een kansloos plan uit de hoge hoed van de gemeente. Verkeer vindt zijn weg toch wel: Daar plukken wij aan de PHL laan elke dag de vruchten van. Jullie moeten eens leren inzien dat je beter wel een extra invalsweg kan aanleggen, dat dit juist de verkeersdruk aan de westkant reguleert. Het afsluiten van de oude afrit 7 aan de A2 was een grote blunder, de nieuwe oplossing wordt relatief weinig gebruikt. Als je vanaf de A2 aan de westkant Utrecht in wil rijden is de aansluiting op de A2 voor een 4e grote stad van Nederland werkelijk een lachertje. Wij van de PHL laan willen af van het sluipverkeer de daar bijhorende hoeveelheid vrachtverkeer. We zien de gemeente allerlei loze beloftes doen maar verder kwijnt de PHL laan gewoon weg in stank, lawaai en verkeersoverlast. Concrete werkende maatregelen die pragmatisch zijn, is dat nou zo moeilijk? Ontmoediging leidt tot sluipverkeer dus je moet dat juist wel letterlijk en figuurlijk in goede banen leiden en niet altijd de commercie (Leidsche Rijn Centrum) laten prefereren boven overlast die bestaande bewoners, welke de inkomstenbron van de gemeente zijn middels belastingen en heffingen, ervaren. Stop megalomane bouwtrajecten en zorg voor een goede ontsluiting aan de westkant op de A2, gebruik de oude A2 als doorgetrokken ring buiten de stad (dan maar geen huizen) en verstik juist het verkeer op de westring. Daar hebben we wat aan. Hoe moeilijk kan het zijn?	De doseerinstallatie levert juist een bijdrage om de verkeersdruk op de Pijper-, Haydn- en Lessinglaan te verminderen, naast het linksafverbod en eventueel de knip in de Thomas à Kempisweg. Het verminderen van het (vracht)autoverkeer kan alleen worden gerealiseerd door concrete maatregelen te treffen en ingrepen te doen. Daarbij moet worden voorkomen dat er sluipverkeer ontstaat, dus dit zal bij de consultatie over het linksafverbod nog met de buurt worden besproken, zie ook punt B van de algemene onderwerpen. Er moet daarnaast een goede bereikbaarheid zijn voor alle bewoners van deze stad, inclusief de bewoners aan de zijde van Leidsche Rijn. Voor een beperking van het verkeer op de ring west is niet gekozen, omdat de ring een belangrijke bijdrage moet leveren aan de bereikbaarheid van alle afslagen van de stad Utrecht, niet alleen aan de westzijde. Zie voor het gebruik van de oude A2 punt B van de algemene onderwerpen.
123	Wij als bewoners van Leidse Rijn zijn niet blij met deze oplossing. We hebben juist gekozen om in Leidse Rijn te wonen omdat het dicht bij de stad ligt en de stad redelijk goed bereikbaar is. Dit is onder andere wat de wijk aantrekkelijk maakt voor de bewoners en waarom het gewild is in deze wijk te wonen. Tegenstrijdig is dat daar nu weer een ander beleid op wordt gehanteerd ten nadele van de bewoners van Leidse Rijn. Zo wordt de kloof met de stad alleen maar groter. Daarnaast hebben we weinig geloof in het onderzoek van halvering van autoverkeer rond 2030, ook omdat de gemeente hier tegenstrijdige acties in onderneemt. Het wordt nu zelfs in deze tekst op de website gepromoot om met fiets en OV te gaan. Terwijl Utrecht fietsonvriendelijker wordt doordat je nu moet gaan betalen voor het stallen van je fiets in de stad en bij het openbaar vervoer! Wat is daar	Zie de punten A en C van de algemene onderwerpen. Utrecht doet er veel aan om juist de fiets en OV bereikbaarheid sterk te verbeteren. Vanuit Leidsche Rijn is de bereikbaarheid nog niet optimaal maar dat heeft alles te maken met de bouwfase waarin de hele A2 zone nog verkeert. In de eindsituatie is de aansluiting van Leidsche Rijn op de bestaande stad met zowel auto, fiets als OV goed geregeld. Onderzoek laat zien dat er nu al een intensief fietsverkeer plaatsvindt tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad, dat zal door de betere fietsverbindingen die gepland zijn alleen maar toenemen. Uit tellingen blijkt dat er over de Meernbrug en de Hogeweidebrug in 2011 ruim 11.000 fietsers passeren. Dit is ten opzichte van 2005 ruim een verdubbeling.

	aantrekkelijk aan? Daarnaast wordt de trein elk jaar duurder, ook dat stimuleert het OV niet. Dus in hoeverre kan dit onderzoek echt ondersteunend zijn in de argumentatie naar het doseerlicht? Verder is fietsen van Leidse Rijn naar de stad al niet zo aantrekkelijk voor de wijkbewoners omdat het al redelijk ver is. Is er wel bekend hoeveel mensen uit Leidse Rijn nu fietsen naar de stad? Wij denken relatief weinig.	
124	Tegen de voorgestelde oplossing. Het onaantrekkelijk maken van wegen zal ook tot veel irritatie leiden bij de bewoners die de wegen wel dagelijks moeten gebruiken. Beter is het om andere wegen te verbeteren/uit te breiden waar dit wenselijk is.	De gemeente kiest er niet voor het wegennet uit te breiden. Het is juist de bedoeling om met het bestaande wegennet binnen alle normen voor luchtkwaliteit en leefbaarheid het verkeer op een goede manier af te wikkelen. Dat betekent dat er enkele beperkingen in het gebruik zullen zijn. De doseerinstallatie is er daar één van. Maar tegelijkertijd zijn er ook goede alternatieven zodat de autobereikbaarheid is gewaarborgd.
125	ik vind het een zeer slechte voorlichting. Het is niet duidelijk wat er nu precies gaat gebeuren. De plattegrond is niet te vergroten dus je kunt niet zien hoe het nu in elkaar zit.	Het is complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt.
126	fijn dat er naar een oplossing gezocht wordt om auto's te weren en de luchtkwaliteit binnen de norm te houden/krijgen maar wat ik mij afvraag is hoe ik als bewoner van het H.J. Schimmelplein bij mijn huis kom zonder veel extra kilometers te moeten rijden. Deze extra kilometers zullen dan door de bestaande stad afgelegd gaan worden, Lessinglaan/ Catharijnesingel/ of door Overvecht, Lessinglaan, Cartesiusweg, je moet toch ergens de snelweg af. Wordt er rekening gehouden met ons en graag wil ik weten op welke manier? Ook vraag ik mij af of en hoe er rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis wat nu "net" over de gele brug gebouwd wordt. ik ging altijd naar locatie Kanaleneiland maar als ik nu om bij het ziekenhuis te komen veel extra kilometers moet gaan maken weet ik nog niet of ik naar dat ziekenhuis blijf gaan. De gele brug was toch juist bedoeld als verbindingsweg naar Leidsche Rijn voor ons als bewoners van West of heb ik dat verkeerd begrepen. Wat wordt de functie van de brug als er een doseerinstallatie komt? Ik kijk uit naar uw reactie	De snelste verbinding tussen het H.J. Schimmelplein en de A2 is via de afslag NOUW2. Een alternatief loopt via Vleutenseweg, Lessinglaan, Haydnlaan, Pijperlaan, Beneluxlaan, Europalaan naar de A12 of omgekeerd uiteraard. Het nieuwe Antonius ziekenhuis op de Wetering is in principe bereikbaar via de aansluiting Lage Weide/De Wetering en via de aansluiting Hooggelegen via de nog aan te leggen Stadsbaan parallel aan de A2, richting de Wetering. Vanuit het H.J. Schimmelplein is Leidsche Rijn wel bereikbaar via de Hogeweidebrug, alleen zal men dan worden geconfronteerd met een iets langere reistijd vanwege de doseerinstallatie.
127	Een belangrijk beoogd effect van de verkeersmaatregelen lijkt me weren van doorgaand verkeer, dat daarmee niet heel veel meer kilometers hoeft te maken. De doseerinstallatie in combinatie met knip of linksafverbod heeft vrij veel ongewenste neveneffecten die ook op de doelstelling terugslaan. Dat hangt samen met het omrijden van bestemmingsverkeer: 1. verkeer dat geweerd wordt van een van de drie probleemtrajecten, krijgt als omrijroute	1. Weren van doorgaand verkeer vanuit Leidsche Rijn naar de bestaande stad via de NSA / Vleutensebaan en Hogeweidebrug is het doel, zodat er niet te veel verkeer op de gevoelige trajecten van de binnenring / stadsboulevard komt. Dat verkeer gaat via alternatieve routes naar de bestemmingen in Utrecht. 2. De gevoelige trajecten worden ontlast en daar wordt de lucht schoner, de alternatieve trajecten worden meer belast en daar zal de luchtkwaliteit afnemen, maar

	soms een van de andere probleemtrajecten 2. omrijden geeft weliswaar minder luchtvervuiling op de gevoeligste plekken, maar in totaal meer luchtvervuiling voor het gebied Ik kan me een aantal ICT-oplossingen voorstellen die specifiek gericht zijn op de doelgroep: 1. Verbod van bepaalde verbindingswegen behalve voor bewoners, bijv. te autoriseren via het kenteken net als parkeervergunningen. Bezoekers rijden minder vaak dan bewoners, dus hun omrijden is minder erg. 2. Tolheffing op bepaalde locaties, desnoods voor iedereen: bijv. 1€ stelt bestemmingsverkeer in staat maar weert doorgaand verkeer. 3. Omrijden belonen voor auto's die in nulmeting regelmatig op de gevoelige trajecten worden gesignaleerd (vgl. proeven spits mijden). 4. Gevoelige routes weren uit navigatieadviezen voor doorgaand verkeer. Graag zie ik dergelijke alternatieven verkend en beoordeeld op probleemoplossend vermogen, kosten etc.	op alle trajecten blijft de luchtkwaliteit binnen de normen. Zie ook punt E van de algemene onderwerpen. ICT-toepassingen in de verkeerskunde staan nog in de kinderschoenen, zeker in relatie tot het doel: het beperken van het autoverkeer op de westelijke verdeelring. Er zijn systemen die weggebruikers via bepaalde routes sturen (onder andere dynamische bewegwijzering, navigatiesystemen) of het verkeer doseren (onder andere toeritdosering), maar ICT-systemen die bepaalde groepen uitsluiten of toestaan zijn nog erg prematuur. Uiteraard volgt de gemeente deze ontwikkelingen, maar in dit stadium van de planvorming is hier nog geen rekening mee gehouden. Ten aanzien van beprijzing en/of financiële prikkels is vast komen te staan dat de gesprekken op dit punt landelijk nog niet zijn uitgekristalliseerd en dat de gemeente niet zelfstandig kan overgaan tot beprijzing.
128	De voorgestelde doseerinstallatie is, in mijn ogen, een heel slechte oplossing. De vraag is, wil je Leidsche Rijn goed verbinden met Utrecht Stad of niet. Een voor autoverkeer aantrekkelijke verbinding is dit zeker niet. Ga hier aub geen geld in investeren. Dan nog liever niets doen. Goede bereikbaarheid en zo min mogelijk vervuiling ontstaan door een zo kort mogelijke route beschikbaar te stellen. Het stimuleren van gebruik van lange omwegen zorgt uiteindelijk voor meer overlast. Ga een fatsoenlijke ontsluiting realiseren, want dat is de enige wijze om er 1 stad van te maken. Ik wil hier graag aan blijven bijdragen.	Zie punt A van algemene onderwerpen. Niets doen is geen optie, juist door alle routes beschikbaar te stellen wordt op verschillende trajecten de norm voor luchtkwaliteit en leefbaarheid niet gehaald. De gemeente stimuleert het gebruik van fiets en OV, en zorgt voor goede alternatieve routes die Leidsche Rijn met de verschillende bestemmingen in de bestaande stad verbinden. De omwegen die daarbij gemaakt moeten worden leveren een te verwaarlozen bijdrage aan het totaal aantal kilometers dat binnen de stad plaatsvindt. Zie ook punt E van de algemene onderwerpen.
129	De knip op de Thomas a Kempisweg, zou voor mijn bedrijf een slechtere bereikbaarheid geven. Door onze stadsgerichte dienstverlening kunnen bezoekers van mijn bedrijf vanuit Utrecht zuid, ons zeer moeilijk bereiken. Ons bedrijf levert grafmonumenten in Utrecht Stad. De routes die onze vrachtwagen nu af moet gaan leggen om onze klanten te bereiken zullen een negatief effect op de tijdsduur gaan geven. Een beter voorstel zou zijn om i.p.v. de knip, een rechtsaf verbod in te stellen vanaf de Joseph Haydnlaan naar de Pijperlaan (oprit A2), hierdoor weer je al het verkeer dat vanaf Utrecht Noord de A2 wil bereiken. Je dwingt het verkeer, via Utrecht Noord of de NOUW2 te rijden. Eventueel kan deze maatregel alleen in de spits worden genomen m.b.v. een slagboom o.i.d.	De optie van een rechtsafverbod moet worden doorgerekend om te bezien welke effecten dat heeft op het aantal vervoersbewegingen op de gevoelige trajecten. Uw suggestie wordt meegenomen bij de nadere uitwerking van het Ambitiedocument. Hierin wordt uitgegaan van een fly-in bij het 24 Oktoberplein, wat betekent dat de aansluiting met de stadsring wordt losgekoppeld. Voor de relatie met de mogelijke knip op de Thomas a Kempisweg wordt verwezen naar punt B van de algemene onderwerpen.
130	Om te beginnen heb ik kritiek op het feit dat de er veel wegen genoemd worden in het verhaal die niet op de bijgevoegde PDF kaart zijn terug te vinden. Dat maakt het lezen en begrijpen van de voorgestelde situatie er niet gemakkelijker op. Jammer. Verder mis ik als vertegenwoordiger van de Fietzersbond het woord FIETS(paden) volledig. Dat geldt ook voor OV. Meer veiliger (bromfietsvrije), goed onderhouden, verkeerslichtvrije fietspaden zouden een heel stuk helpen. Nu moeten we van LR naar Utrecht over vaak smerige, onveilige, slecht verlichte fietspaden rijden waar we ook nog elke 400 meter voor een stoplicht stilstaan en ook nog eens flink moeten	Het is inderdaad complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Het onderwerp van deze consultatieronde (de Doseerinstallatie NSA) heeft betrekking op het autoverkeer, vandaar dat hier in deze consultatieronde de meeste aandacht op

	omrijden. Geen wonder dat mensen in de auto stappen. Oplossingen hiervoor zijn veel goedkoper en wellicht efficiënter..... Een trein die niet maar twee keer per uur rijdt maar elke 10 minuten of desnoods elk kwartier zou ook fijn zijn. Ik weet dat dat ooit de bedoeling is maar het DUURT VEEL TE LANG!! Dus veel meer druk op Prorail / NS is noodzakelijk om dat met grote spoed te bewerkstelligen. Tijd om dus ook buiten de auto te gaan denken bij het oplossen van dit probleem!	is gericht en de aandacht voor fiets en OV hierbij achterbleef. Dat neemt niet weg dat de gemeente het gebruik van fiets en OV minstens even belangrijk vindt, zie punt C van de algemene onderwerpen.
131	Met verbijstering lees ik dat u het lastiger wil maken voor verkeer uit Leidsche Rijn om de stad in te komen via de meest logische weg. Hierdoor gaat u rechtstreeks in tegen het gemeente beleid om Leidsche Rijn en het oude Utrecht meer 1 te maken. Daarnaast spreekt u over de bewaking van de luchtkwaliteit. Dit is al jaren een punt van zorg in Utrecht. Niet omdat het niet opgelost zou kunnen worden, want een simpele maatregel als bijvoorbeeld een groene golf zou het al voor een groot deel verbeteren. Hierdoor zal het verkeer op de binnenring veel beter en geleidelijker doorstromen. Elke auto moet nu voor elk stoplicht stoppen, en hierna weer optrekken, dat is best slecht voor de luchtkwaliteit. Maar helaas blijft de gemeente volhouden dat het auto's met deze maatregel (dus het niet invoeren van groene golf) weert. Juist de verstopping laat zien dat dit niet het geval is. Onderzoeken in grote steden in de wereld laten zien dat een groene golf de uitstoot met procenten laat dalen en daarnaast bespaart het ook nog gigantisch veel irritatie. Een oplossing voor het verkeer om de stad uit te komen via de Hogeweidebrug is ook vrij gemakkelijk lijkt mij. Ten eerste heeft de gemeente ik meen 2 jaar geleden gepromoot dat de mensen deze manier gebruikten om de stad te verlaten. Omdat nu weer terug te draaien lijkt mij wat onzinnig. Op de Hogeweidebrug gaat er verkeer richting de A2 en een gedeelte rechtdoor richting Leidsche Rijn. De reden dat het o.a. vastloopt is het feit dat de bus er te vaak tussen moet. Laat het verkeer richting de A2 al vanaf het koffieknoop gebruik maken van de busbaan zodat het verkeer voor Leidsche Rijn en A2 gescheiden wordt. Hierdoor zal het verkeer naar de A2 blijven doorstromen en zal de verkeersdruk direct afnemen. Een andere mogelijkheid is om na de Hogeweidebrug en de afslag richting A2, 1 van de 2 rijbanen om te zetten tot busbaan. Hierdoor kan het verkeerslicht voor rechtdoorgaand verkeer (Leidsche Rijn) doorrijden zelfs als er een bus komt.	Voor slechts een deel van het verkeer vanuit Leidsche Rijn is de NSA (Vleutensebaan) de meest logische route naar de bestaande stad. De route blijft gewoon beschikbaar, alleen zorgt de doseerinstallatie straks voor een langere reistijd, waardoor de route wordt ontmoedigd voor doorgaand verkeer. Zie ook punt A van de algemene onderwerpen. In het pakket NSL maatregelen wordt uitgegaan van een aantal groene golven (o.a. 't Goylaan, Socrateslaan, Cartesiusweg–Marnixlaan) i.v.m. de doorstroming en daarmee samenhangend het milieu. In het Ambitiedocument wordt voorgesteld de verdeelring om te bouwen naar een stadsboulevard, die bedoeld is om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren, waaronder ook bevoorradingsverkeer. De komende tijd zal worden bekeken wat nodig is op de verdeelring om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. De studie heeft uitgewezen dat een vermindering van verkeer uit Leidsche Rijn op de Hogeweidebrug zorgt voor een zodanig afnemende verkeersdruk op de binnenring dat er geen problemen zijn met luchtkwaliteit en leefbaarheid. Verkeer van en naar de A2 kan dan nog steeds via de Hogeweidebrug naar de stad. De HOV-banen zijn aangelegd om het openbaar vervoer vrij baan te geven en daarmee een goed en snel alternatief te vormen voor de auto. Medegebruik van de busbanen door auto's doet daar afbreuk aan. Gezien de frequentie waarmee de bussen rijden zal dit bovendien niet passen. Uit de analyse van de autoverkeersgegevens blijkt daarnaast overigens dat er relatief weinig verschil is tussen de intensiteiten de stad in en de stad uit. Deze stromen zijn in de ochtend- en avondspits gelijkwaardig..
132	Ik heb ten eerste kritiek over de opzet van het onderzoek. Als je met bestaande middelen dit knelpunt wilt oplossen, welke uitkomst anders dan de huidige (het ontmoedigen of stimuleren van bepaalde routes) had er uit dit onderzoek überhaupt moeten komen? Een typisch staaltje van het je zelf verschuilen achter de conclusies van een rapport. Vreemd ook dat er in dit rapport geen alternatieven worden aangeboden of was dat niet de scope van het onderzoek? Ik krijg dus sterk de indruk dat de conclusie van het rapport	Er zijn verschillende alternatieven onderzocht en de oplossing met de meeste voordelen en de minste nadelen (de Doseerinstallatie NSA) is door het college tot voorkeursvariant gekozen. Zie ook de algemene uitleg over de Doseerinstallatie NSA vooraan dit document en de rapportage BUW op de website: www.utrecht.nl/muw . Met betrekking tot de aanpassing van gedrag wordt u verwezen naar de algemene uitleg over het Ambitiedocument en punt F van de algemene onderwerpen vooraan dit

	voorspelbaar was en blijkbaar wenselijk. Ten tweede ben ik er van overtuigd dat ontmoedigingsbeleid een heilloze weg is. Hoe lang zijn we nu al bezig met automobilistje plagen? In de jaren 90 dachten we nog dat door niet meer asfalt aan te leggen de groei van de files wel zou verminderen. Een infrastructurele hartinfarct van de Randstad was bijna het gevolg. Meer belasting op benzine dan misschien (kwartje van Kok)? Sommige zaken zijn niet of nauwelijks beïnvloedbaar. Het wijzigen van (rij)gedrag is volgens mij daar één van. Mijn inziens moet het verkeer vanaf de Vleutenseweg richting Den Haag/Eindhoven worden gedwongen de nieuwe fly-over (24 okt plein) te nemen. Tevens stel ik voor het benoemde knelpunt op spitstijden af te sluiten en alleen bestemmingsverkeer toe te staan? Een lichtere variant is alleen personenauto's toe te staan. Kortom: niet ontmoedigen maar dwingend. Door dwingende maatregelen te nemen dwing je namelijk goede alternatieven aan te bieden en leg je het probleem niet bij de automobilist maar bij de beslisser (daar waar het hoort). Uiteraard hoop ik dat van harte dat het knelpunt snel wordt opgelost en het verkeer voor ons huis minder wordt en de lucht iets gezonder. Dan kunnen de ramen aan die kant ook een keertje opengezet worden..	document. In zijn algemeenheid is het de bedoeling het verkeer naar of vanuit de verschillende delen van Utrecht via de meest nabije afslag / oprit van de snelweg te leiden en daar de verkeersmaatregelen op af te stemmen. Uiteraard zijn er technieken die het mogelijk maken om specifieke doelgroepen te faciliteren. Hier zitten echter haken en ogen aan en doen zich de nodige vragen voor: Hoe weet de gebruikte techniek, wanneer een voertuig bestemmingsverkeer is? Voor bewoners is dit duidelijk, maar bezoek is in principe ook bestemmingsverkeer. Hoe wordt de handhaving geregeld? Uit eerdere contacten met onder meer het Openbaar Ministerie (OM) is gebleken dat handhaving via bijvoorbeeld camerabewaking aan stringente voorwaarden is gebonden en er bij het OM geen capaciteit is voor het verwerken van (een bulk aan) overtredingen uit geautomatiseerde systemen. Op dit moment maken dergelijke technieken nog geen onderdeel uit van het maatregelenpakket. De gemeente zet daarom vooral in op een beter gebruik van de infrastructuur, dan op technische systemen, waarvoor men bijv. voor de handhaving afhankelijk is van andere organisatie. Punt C van de algemene onderwerpen gaat in op het faciliteren van goede alternatieven.
133	Goeie oplossing extra verbindingsweg door Lage Weide en ondertunneling.	De gemeente heeft er voor gekozen geen nieuwe wegen aan te leggen maar de bestaande wegen beter te benutten, zie de algemene uitleg over de Doseerinstallatie NSA vooraan dit document.
134	Ik vind een verkeersregelininstallatie een goed idee en ben heel erg blij dat de Spoorlaan niet doorgaat! Extra wegen in de stad vind ik geen goede oplossing voor teveel autoverkeer.	De gemeente heeft kennis genomen van uw reactie.
135	Variant 4b (doseerlichten NSA) scoort duidelijk het beste op drukte en bereikbaarheid en heeft daarom ook mijn voorkeur. De andere drie kansrijke varianten scoren vooral slechter op bereikbaarheid. De druk rond de Josephlaan blijft hoog en de uitwerking van het doseersysteem is nog onzeker. Daarom wil ik u de suggestie doen om de variant uit te breiden met een versmalling van de route via de Josephlaan tussen de Van Egmondkade en de Nijverheidsweg tot 2x 1 rijstrook. Dit natuurlijk in combinatie met handige afstelling verkeerslichten, opstelruimte, voorsorteervakken en busstroken. Daarmee ontstaat aanvullend een natuurlijke dosering op deze kritische route.	Een ander staartprofiel van de binnenring / stadsboulevard is op termijn ook de bedoeling, waarbij overal sprake is van 2x1 rijstroken. Zie voor meer informatie de website van het Ambitiedocument vooraan dit document. Afstelling van verkeerslichten en uitvoering van opstelruimte, voorsorteervakken en busbanen is een voortdurend aandachtspunt voor de gemeente Utrecht.
136	Op de website wordt aangegeven dat zowel bestemmingsverkeer, regionaal verkeer als doorgaand verkeer gebruik maken van de route waarop de doseerinstallatie voorgesteld wordt. Deze aanname is wat mij betreft onjuist, er is niemand die voor het plezier een drukke stad doorkruist wanneer er betere alternatieven zijn. Een doseerinstallatie geeft enkel negatieve gevoelens. Ik ben dan ook tegen het plaatsen van een dergelijke doseerinstallatie en zie veel meer in een duurzame oplossing:	Zie de algemene informatie over de Doseerinstallatie NSA vooraan dit document. De gemeente is het met u eens dat het faciliteren van alternatieven belangrijk is, zie punt A van de algemene onderwerpen voor de alternatieve routes van en naar Leidsche Rijn. Zie punt C van de algemene onderwerpen over alternatieven als OV en fiets. Utrecht is groot voorstander van elektrisch vervoer en is bezig met de plaatsing van diverse oplaadpunten in de stad. Er wordt op dit moment geen voorkeursbeleid

	– een zeer snelle verbinding met het openbaar vervoer (buslijn zoals richting Uithof) – gratis openbaar vervoer op drukke momenten – toestaan van gebruik van de busbaan door elektrisch aangedreven auto's – uitbreiding parkeerplaatsen voor elektrische auto's – het optimaliseren van de doorstroming van het verkeer op de routes die intensiever gebruikt zouden moeten worden, bijvoorbeeld door het aanleggen van extra in/uitvoeg stroken en optimaliseren van verkeerslichten	overwogen voor elektrische auto's door bijvoorbeeld gebruik van busbanen toe te staan, omdat dit zich niet verhoudt tot een stipte frequentie en lijnvoering van de bussen. Zie ook de website: www.utrecht.nl/utrechtelektrisch In het pakket NSL maatregelen wordt uitgegaan van een aantal groene golven (o.a. 't Goylaan, Socrateslaan, Cartesiusweg–Marnixlaan) i.v.m. de doorstroming en daarmee samenhangend het milieu. In het Ambitiedocument wordt voorgesteld de verdeelring om te bouwen naar een stadsboulevard, die bedoeld is om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren. De komende tijd zal worden bekeken wat nodig is op de verdeelring om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar..
137	De ontwikkeling van Leidsche Rijn heb ik altijd met belangstelling gevolgd. Leidsche Rijn zou een stadsdeel van Utrecht worden en door onder andere overkluizing van de A2 moet Leidsche Rijn 'aanhechting' krijgen met de stad Utrecht. Sinds kort ben ik zelf inwoner van Leidsche Rijn en wordt ik door de media geïnformeerd dat nu verkeersaanpassingen volgen waardoor dezelfde 'aanhechting' teniet wordt gedaan door de verbinding tussen Leidsche Rijn en de Noordwest kant van de stad Utrecht op verkeersbereikbaarheid onaantrekkelijk(er) te maken. Daarom maak ik door middel van dit schrijven bezwaar tegen de door de gemeente Utrecht voorgestelde verkeersoplossing om de nu meest rechtstreekse auto verbinding tussen de wijk Leidsche Rijn en de Noordwest zijde van de stad Utrecht ernstig te bemoeilijken ten opzicht van de huidige situatie. Op deze wijze keert de gemeente Utrecht de wijk Leidsche Rijn nog meer af van de bestaande stad Utrecht.	Zie punt A van de algemene onderwerpen.
138	U heeft aan de inwoners van Utrecht West een reactie gevraagd op de bereikbaarheidsplannen van Utrecht West. Met veel interesse heb ik de plannen gelezen. Hieronder vindt u mijn reactie: – Voor toetsing van de maatregelen is een referentiemodel ontwikkeld op basis van een aantal uitgangspunten. Belangrijk uitgangspunt is dat een halvering van de groei van het autoverkeer is opgenomen in het model. De halvering van de groei is een ambitie die bereikt moet gaan worden door het stimuleren van fiets, OV en P+R. Het behalen van een dergelijke verschuiving in de model split is erg onwaarschijnlijk en nog nergens vertoont. U zult weinig serieuze verkeerskundige kunnen vinden die deze ambitie realistisch vinden. De geleverde disclaimer onderstreept dat. Het lijkt mij dan ook onverstandig in uw prognoses rekening te houden met de aanname dat u er in slaagt deze ambitie te realiseren. Heeft u onderzoeken die de haalbaarheid van deze ambitie onderbouwen? – U kiest er voor het niet aanleggen van een nieuwe verbinding waarmee de bereikbaarheid wordt verbeterd op te lossen met het plaatsen van een extra stoplicht. Ik ben van mening dat de nadelige effecten van deze oplossing op de bereikbaarheid van de stad onderbelicht blijven in de rapportage. Zou het	– Zie de algemene uitleg over het Ambitiedocument vooraan over hoe de gemeente de halvering van de groei in 2030 waar wil maken. Realisatie van die ambities is als uitgangspunt meegenomen in de studie BUW. Mochten de ambities niet worden gerealiseerd moeten bij dreigende overschrijding van de normen voor de leefbaarheid andere maatregelen worden genomen. Door te meten vanaf 2015 is er een voortdurend actueel beeld van de ontwikkeling van het verkeer op de verschillende wegen en weet de gemeente ook of zij genoeg doet of juist meer moet doen om de normen te behalen. – De gemeente is van mening dat er geen nadelige effecten zijn van de doseerinstallatie op de bereikbaarheid van de stad, omdat er voldoende goede alternatieve routes worden aangeboden. – Voor de gemeente is de uitvoering van een knip ook een laatste redmiddel. De gemeente probeert te voorkomen dat het nodig is de knip daadwerkelijk te introduceren en treft ook andere maatregelen die daar een bijdrage aan kunnen leveren. Maar als de verkeersintensiteit na metingen daar aanleiding toe geeft en de normen voor leefbaarheid en luchtkwaliteit onder druk komen te staan, is de knip onontkoombaar. Utrecht is groot voorstander van elektrisch vervoer en is bezig met de plaatsing van

	niet waardevol zijn ook de maatschappelijke kosten van de verminderde bereikbaarheid mee te wegen in uw afweging(natuurlijk afgezet tegen de maatschappelijke kosten van de verminderde leefbaarheid). – In de gekozen oplossing blijven een aantal knips in het stedelijk netwerk noodzakelijk. Daarmee wordt een lokaal knelpunt oplost ten koste van een verslechterde leefbaarheid op andere wegen. De verkeersdruk zal daar ten slotte toenemen. De voorkeur zou zo veel mogelijk moeten uit gaan naar maatregelen met een generiek effect. U noemt zelf op de website het stimuleren van elektrisch vervoer als oplossing. Ik kan mij voorstellen dat ook gerichte subsidies voor schone Euro 6 motoren een goede en betaalbaar bijdrage zouden kunnen leveren. De keuze voor een knip zou altijd het allerlaatste redmiddel moeten zijn. – De oplossing wordt pas in het jaar 2018 uitgevoerd. Het richtjaar van het onderzoek is dan ook 2020. We moeten in 2015 voldoen aan luchtkwaliteitsnormen. Zijn de problemen in 2015 dan al opgelost?	diverse oplaadpunten in de stad. Er wordt op dit moment geen voorkeursbeleid overwogen voor elektrische auto's door bijvoorbeeld gebruik van busbanen toe te staan, omdat dit zich niet verhoudt tot een stipte frequentie en lijnvoering van de bussen. Voor wat betreft de subsidie van Euro6 motoren: daarvoor is de rijksoverheid de eerste aangewezen. De gemeente zal bij de rijksoverheid een tijdelijke subsidieregeling bepleiten. Zie ook de website: www.utrecht.nl/utrechtelktrisch – De doseerinstallatie is onderdeel van een pakket aan maatregelen, die tezamen de knelpunten moeten aanpakken. Het Maatregelenpakket Utrecht West wordt deels als voor 2015 uitgevoerd, zie www.utrecht.nl/muw.
139	Enigszins met verbazing las ik de informatie brief, wijkbericht Consultatie Bereikbaarheid – Maatregelen Utrecht West. Allereerst: Planologisch en Logistiek moet de gemeente Utrecht echt beter aan de slag, beter plannen en organiseren. Voorbeeld: eerst knappen jullie de Graad van Rogge weg aan en de laan van verenigde naties met erg veel overlast en gedoe (ook al matig aangepakt en uitgevoerd qua planning en logistiek) en dan een paar jaar later ligt alles weer open voor de fly-over. Zonde van het verse asfalt, zonde van het geld. Maar goed, ik heb lang aan de vleutenseweg gewoond en nu aan de Kanaalstraat en mis de aansluiting naar de A2 bij de gele brug enorm. Hoe die aansluiting nu is opgelost vind ik waardeloos. Je zit ongeveer al halverwege Amsterdam voordat je de weg opkan en dat kan echt beter. De vleutenseweg is nu echt heel rustig, deze kan meer druk aan (daar is die ook es helemaal voor opengegooid en heringericht). En ontmoedigen van verkeer vind ik een zwakte bod. Er moeten gewoon goeie wegen zijn. Ik ben geen auto bezitter en rij weinig in een auto, maar wat een ellende. Als ik een auto huur (Autodate) aan het begin van de Amsterdamse straatweg, kost het me 15 minuten (met weinig autoverkeer en zonder overdrijven) 15 minuten om de snelweg, A2 te bereiken. Dat is ook slecht. En al die tijd dat ik in Utrecht rond tuf, tuf ik dus uitlaatgassen in Utrecht rond. Slecht voor het milieu dus. Ik wil niet zeggen dat ik een tunnel toejuich bij de Josephlaan, maar de aansluiting op de A2 bij de gele brug mag echt wel sneller en beter. Als je daar parallel rijdt, mag je echt wel halverwege (dan de afstand die je nu aflegt) de weg daar op, zeg maar waar vroeger de speciale vrachtwagen op en af rit zat. En een aansluiting tussen de Amsterdamsestraatweg en de A2 moet ook beter, maar met een tunnel?	De voorgenomen maatregelen (MUW) zijn juist bedoeld om de stad bereikbaar en leefbaar te houden, tezamen met de voornemens uit het Ambitiedocument. Zie de algemene uitleg over de Doseerinstallatie NSA en het Ambitiedocument vooraandit document. Zie punt B van de algemene onderwerpen over de oude A2-afslag en punt E over het effect van meer autokilometers op de luchtkwaliteit.
140	Helaas kan ik niet komen om dat ik geopereerd ben. Maar ik ben wel een van de mensen die hier al verschillende jaren mee bezig zijn.	De maatregelen moeten uiteindelijk de bewoners van alle wijken in Utrecht ten goede komen, waarbij de autobereikbaarheid gewaarborgd is en norm voor de luchtkwaliteit

	Is het plan voor de 3de keer uit een van de laaien gekomen, en blijven we het weer op tafel leggen. Hebben we in de wijk Elinkwijk niet genoeg fijn stof of moet dit maar weer door onze keel heen geschoven worden. Net wat onze Harry Bos probeerde te doen, of moeten wij weer eens bloeien voor de auto's die niet uit Utrecht komen. Jongens gooi die tekeningen nu eens weg en laat ons dorpje zo, want we zijn een wijkje die wel voor elkaar opkomen en samen werken. Maar wat dacht u van onze oude pandjes die hier staan met de oude geveltjes, word daar eens aan gedacht. Of moet nu alles wijken voor dit, we blijven strijden hier tegen ook al moet ik het van uit het ziekenhuis of thuis doen. We staan weer met een rechte rug en we gaan er weer voor. Laat ons wijkje met rusten en onze oude Julianapark, waar om ze kinderen en wij zelf nog gespeeld hebben. Alles maken jullie kapot zelf het park met de paar oude bomen moeten hier voor wijken, of denken jullie daar niet aan. Waar blijf het groen in onze buur met de oude bomen, waar de lucht zoveel beter van word, alles wordt verpest hier door. Als het zo door gaat kunnen we nog geen eens meer in onze tuinen zitten, want we hebben de boten het spoor de pouw met die lekker stank. De straatweg dus moet dit dan et ook weer bij, jullie weten dat we al genoeg fijn stof hier hebben wij leven hier pal naast. Dus laat ons nu eens met rust, of komt dit nu elk jaar weer op tafel. Een hele boze bewoner van Elinkwijk	en leefbaarheid wordt gehaald. Dat geldt ook voor Elinkwijk en haar bewoners.
141	De voorgestelde oplossing (Leidse Rijn lastig bereikbaar maken voor autoverkeer vanuit Utrecht en vice versa): - is met name erg vervelend voor de mensen uit Leidsche Rijn - die moeten als compensatie dan wel zeer gemakkelijk met het openbaar vervoer of de fiets kunnen - de maatregel kost weinig, vergt geen aanleg van een nieuwe (snel)weg door woonwijken en is reversibel als die niet werkt Ik ben voorstander om het uit te proberen.	Zie punt A en punt C van de algemene onderwerpen.
142	Gisterenavond spraken we elkaar even op de informatie-avond. Zoals afgesproken zou je voor mij nakijken wanneer en wat de laatste verkeerstellingen zijn geweest op de Lessinglaan/Haydenlaan. Alvast dank daarvoor. Ook zou je navragen of het vrachtverkeer vanaf het Cartesiusgebied over de Lessinglaan etc. inderdaad sterk is verminderd, n.a.v. het gesloten convenant. En als dat zo is, weten we dan wat dat voor gevolg heeft (verbetering) op de luchtkwaliteit? Nog een vraag: is de optie ooit bekeken om op het 24 Oktoberplein een rechtsaf verbod in te stellen naar de A-2 toe, voor het verkeer komende vanuit de Lessinglaan? In mijn ogen lost deze optie heel veel problemen op, gaat het verkeer vanuit het noorden een eerdere afslag nemen bij de Thomas a Kempisweg naar de NOUW2. Verder zijn wij als ...[geanonimiseerd]... een grote tegenstander van de knip zoals je weet. Door deze knip wordt de binnenring geen binnenring meer en gaat het verkeer zich als water over de	Uit metingen blijkt dat er een behoorlijk afname is van het vrachtverkeer via de Pijper- . Haydn- en Lessinglaan (PHL) van en naar het Cartesiusgebied. Een lager aantal verkeersbewegingen op de PHL-laan zorgt voor minder problemen met luchtkwaliteit en leefbaarheid. De optie van een rechtsafverbod is nog niet eerder bekeken en zou moeten worden doorgerekend om te bezien welke effecten dat heeft op het aantal vervoersbewegingen op de gevoelige trajecten. Uw suggestie wordt meegenomen bij de nadere uitwerking van het Ambitiedocument, waarin wordt uitgegaan van een fly-in bij het 24 Oktoberplein, wat betekent dat de aansluiting met de stadsring wordt losgekoppeld. Voor de relatie met de mogelijke knip op de Thomas a Kempisweg wordt verwezen naar punt B van de algemene onderwerpen.

	kleinere alternatieve wegen verspreiden in onze ogen. Heb je cijfers van studies die daar naar gedaan zijn?	
143	Ik vind het belangrijk om geen obstakels te gebruiken die de verbinding tussen Leidse Rijn en de oude stad in de weg staan. Juist die verbinding zorgt er voor dat Leidse Rijn het succes kan worden dat het beoogd te zijn. Met maatregelen die de reistijd vergroten komt Leidse Rijn verder weg te liggen van de stad. Ontmoediging is wat mij betreft geen strategie, maar een frustrerende noodsprong.	Zie punt A van de algemene onderwerpen.
144	Als fervent tegenstander van de Spoorlaan, verwacht u van mij wellicht geen reactie op het Maatregelenpakket Utrecht West. Immers, ons protest van toen is gehonoreerd. Echter, dat protest heeft voor mij persoonlijk er ook toe geleid om de eigen mobiliteit in ogenschouw te nemen en mij af te vragen welke offers ik bereid zou zijn te nemen en wat voor mij het effect is van de maatregelen die u nu wenst te nemen. Ik maak u graag deelgenoot van deze overwegingen. Wellicht vindt u hierin nog suggesties om uw beleid aan te scherpen. Knip De knip op de Thomas A Kempisweg zorgt ervoor dat vanuit Noordwest een vrije doortocht naar west wordt geblokkeerd. Als inwoner van Noordwest zal ik voor een bezoek aan de tandarts, opa en oma in Oog in Al straks sneller de fiets pakken. Voor een bezoek aan Kanaleneiland zal ik met de auto uitwijken naar de NRU en de A2. Nu al pak ik steeds vaker de afslag bij Maarssen; ook al betekent dit extra kilometers. Waar ik alternatieven kan vinden aan de noord- of oostkant van de stad voor mijn bestemmingen in west zal ik dit doen. Dus Bisonspoor en Overvecht ipv Kanaleneiland. Kwakel of zelfs Dijnseburg in Zeist ipv De Hommel. En UMC/WKZ ipv Antonius/Mesos. Al met al zult u mij dus minder vaak met de auto aantreffen op het PHL-traject. Uw verkeersbeleid werkt in dat opzicht. Ik ben er niet blij mee, maar ik kan er wel mee leven. U zou mij daar nog verder bij kunnen helpen door op de doorgaande wegen meer groene golven aan te leggen. Relatie met Leidsche Rijn Wat ik jammer vind in uw beleid is dat het weinig rekening houdt met de sociale dwarsverbanden die een stad nodig heeft om samen stad te zijn. In de discussies gaat het veelal om de bereikbaarheid van de stad voor mensen uit Leidsche Rijn. U heeft daar een heel scala aan maatregelen aangekondigd die ik zeer toejuich. Maar er is ook een andersom. U treft bijvoorbeeld voorzieningen in Leidsche Rijn op het gebied van kunst, cultuur en recreatie waar ook ik graag gebruik van zou willen maken als oud-stadter, maar die nu gevoelsmatig nog verder weg komen te liggen. Om die reden zou ik willen pleiten voor betere fietsverbindingen met Leidsche Rijn vanuit Noordwest. Nu is er eigenlijk alleen een goede verbinding via de gele brug bij Hoge Weide. Ik kan me ook voorstellen dat de route over de spoorbrug bij	– Uit uw reactie maakt de gemeente op dat de ingrepen werken, waarbij de bereikbaarheid via alternatieve routes toch is gegarandeerd. – In het pakket NSL maatregelen wordt uitgegaan van een aantal groene golven (o.a. 't Goylaan, Socrateslaan, Cartesiusweg–Marnixlaan) i.v.m. de doorstroming en daarmee samenhangend het milieu. In het Ambitiedocument wordt voorgesteld de verdeelring om te bouwen naar een stadsboulevard, die bedoeld is om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren, waaronder ook bevoorradingsverkeer. De komende tijd zal worden bekeken wat nodig is op de verdeelring om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. – Voor meer informatie over de mogelijke knip Thomas a Kempisweg, zie punt B van de algemene onderwerpen. – De verbinding tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad staat niet op het spel, zie punt A van de algemene onderwerpen en punt C over het faciliteren van alternatieven voor de auto in de vorm van betere fiets- en OV-routes. – Uiteraard zijn er technieken die het mogelijk maken om specifieke doelgroepen te faciliteren. Hier zitten echter haken en ogen aan en doen zich de nodige vragen voor: Hoe weet de gebruikte techniek, wanneer een voertuig bestemmingsverkeer is? Voor bewoners is dit duidelijk, maar bezoek is in principe ook bestemmingsverkeer. Hoe wordt de handhaving geregeld? Uit eerdere contacten met onder meer het Openbaar Ministerie (OM) is gebleken dat handhaving via bijvoorbeeld camerabewaking aan stringente voorwaarden is gebonden en er bij het OM geen capaciteit is voor het verwerken van (een bulk aan) overtredingen uit geautomatiseerde systemen. Op dit moment maken dergelijke technieken nog geen onderdeel uit van het maatregelenpakket. De gemeente zet nu daarom vooral in op een beter gebruik van de infrastructuur, dan op technische systemen, waarvoor men bijv. voor de handhaving afhankelijk is van andere organisatie. Uiteraard volgt de gemeente deze ontwikkelingen. – Voor uw informatie: de bedrijven van het Cartesiusweggebied hebben een convenant gesloten om het vrachtverkeer van en naar hun bedrijven gericht af te wikkelen via de NOUW2 en niet via de PHL te laten gaan. Uit de laatste verkeerstellingen blijkt dat er een aanzienlijke afname is van het vrachtverkeer via de PHL laan.

	Elinkwijken vervolgens langs het NOUW-knooppunt aantrekkelijker wordt gemaakt (minder eng). Daarnaast zou een directere fietsverbinding bij Maarssen langs de NRU de A2 over een aanrader zijn voor een beter bereik van bijvoorbeeld de Haarrijnse plas, maar ook voor woon-werk-fietsverkeer. De omweg richting Amsterdam langs de plas en het kronkelen door Maarssenbroek maakt deze route bijzonder onaantrekkelijk. Mentaliteit Daarnaast mis ik in uw plannen een mentaliteitsaspect: het zoeken van de kortste weg en het mijden van stoplichten is in essentie egoïstisch en soms zelfs ronduit asociaal gedrag. Niet dat ik mij zelf daar niet regelmatig schuldig aan maak, maar bottom-line geldt toch: ik wil ook geen auto's door mijn wijk die daar niet thuishoren, dus hoor ik dat zelf ook in andere wijken niet te doen en mij te beperken tot de hoofdontsluitingsstructuur. Deze hoofdstructuur wordt in uw plannen nu nog verder naar buiten gelegd naar de NRU. Wellicht is het een idee om op fervente sluiproutes door woonwijken een campagne 'sluipen is aso / u een stoplicht minder, ik minder frisse lucht' te starten met bilboards en bewonersacties. Wellicht leidt dat tot meer bewustzijn bij de automobilist van het eigen gedrag. Eenzelfde verhaal gaat op voor het vrachtverkeer van Cartesiusweg. Ondernemers zouden daar hun aanrijdend verkeer kunnen aanspreken op crossen door de stad. Ook zouden zij op hun websites alleen de aanrijroute via de NOUW2 kunnen vermelden. Elektronische mogelijkheden Tot slot heb ik tijdens de bewonersbijeenkomst in de Pniëlkerk goed geluisterd naar de bewoners van de wijk Oog in Al. Vreemd genoeg was collectief uit het geheugen verdwenen dat de maatregelen ook tot doel hebben om de PHL te ontlasten. Desalniettemin kan ik mij hun weerstand goed voorstellen. Niet alleen wij, ook zichzelf kunnen nauwelijks meer hun wijk in. Destijds in de discussies rond de Spoorlaan is door mensen uit Noordwest meerdere keren geopperd om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van elektronische selectie van verkeer. Met een camera aan het begin van de wijk en een chip op de voorruit zijn bewoners prima te onderscheiden van doorgaand verkeer en bezoekers. Op die manier zou een linksafverbod kunnen worden ingesteld m.u.v. de eigen bewoners en kunnen tegelijkertijd inkomsten worden gegenereerd door ander verkeer te beboeten op basis van kentekenregistratie. Juist bij een wijk als Oog in Al, die beperkt ontsloten is, zou dit toch tot de mogelijkheden moeten kunnen behoren. Het uitzoeken waard. Alsnog!	
145	Ik snap bij God niet hoe iemand met droge ogen durft te beweren dat de bereikbaarheid wordt verbeterd door het verkeer nog wat meer te hinderen. Ongelooflijk!!! Mijn mond viel open van verbazing bij die openbaring! Wie bedenkt zoiets? Dat kun je toch niet serieus nemen!? Daarmee verplaats je het probleem naar andere delen van de stad! En dat niet alleen; de	Zie punt D en punt E van de algemene onderwerpen Verbetering doorstroming. Het Maatregelenpakket Utrecht West maakt deel uit van de stadsbrede mobiliteitsaanpak, waarin onder andere voorstellen zijn opgenomen om op een aantal locaties de doorstroming ook te verbeteren. In het pakket NSL maatregelen

problemen nemen er nog door toe ook! Afgezien van de auto laten staan (wat voor een heleboel mensen gewoonweg onmogelijk is) zijn er voor de "getroffenen" namelijk maar twee mogelijkheden: 1 – Een alternatieve routes kiezen waardoor er meer kilometers worden gemaakt... en meer kilometers betekent meer luchtverontreiniging. 2 – Koppig de gebruikelijke route blijven volgen en beduidend langer in de auto zitten... zelfde resultaat; meer luchtverontreiniging! Wat is daar zo moeilijk aan om te snappen? Ten overvloede toch nog maar een voorbeeldje uit de praktijk... het afsluiten van de toe- en afrit naar/van de A2 bij de Verlengde Vleutense weg, enkele jaren geleden. Sinds die afsluiting is het verkeer door Oog In Al en over de Weg der Verenigde Naties gigantisch toegenomen! Vreemd? Nee, natuurlijk niet! Alles wat de A2 op of af moet is sinds die tijd veroordeeld tot het 24 oktober plein! Heel fijn voor de omwonenden van de Vleutenseweg, maar in de Lessinglaan en Joseph Haydnlaan hebben ze tegenwoordig enkele uren per dag een file voor de deur staan. Ikzelf woon in de Surinamestraat en was vóór de afsluiting van die op- en afrit in enkele minuten op de A2, zowel richting Amsterdam als richting Den Bosch. Als ik nu richting Den Bosch moet duurt dat minimaal een kwartier omdat ik heel Oog In Al door moet tuffen. Hoezo "bereikbaarheid"? Tien minuten meer, met vier stoplichten, dwars door een woonwijk! Dat wil je toch niet! Mijn oplossing staat derhalve lijnrecht op het voorstel van de gemeente en luidt als volgt: Om de bereikbaarheid van Utrecht West (en de rest van de stad) te verbeteren c/q te waarborgen moet getracht worden de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Het idee daarachter is heel simpel. Hoe sneller het verkeer op de plaats van bestemming is (en de motor afgezet kan worden) hoe beter. Bevorderlijk voor de doorstroming zijn o.a. een betere afstemming van de verkeerslichten (groene golf op doorgaande wegen), heropening van afgesloten secundaire wegen voor een betere spreiding van het verkeer, en verwijdering van onzinnige verkeersdrempels, rotondes, verkeerslichten, paaltjes, vluchtheuvels, middenbermen en busbanen. Voorbeelden van al die onzinnige voorzieningen (op de rotonde na) zijn o.a. te vinden op de Croeselaan. Ik besef terdege dat ik geen vrienden maak door dit te zeggen, maar wie dat heeft uitgedacht moet opgeborgen worden. Degenen die dat plan hebben goedgekeurd trouwens ook. Om de luchtkwaliteit te verbeteren kan gedacht worden aan een betere toplaag van de doorgaande wegen. Fijnstof komt voor een niet onbelangrijk deel op het conto van bandenslijtage en slijtage van het wegdek zelf. Simpel gezegd; hoe ruwer het wegdek, hoe meer fijnstof. Betonnen verkeersdrempels, zoals die her en der worden toegepast, zijn derhalve fnuikend voor het milieu. Daar kan nog heel wat winst worden behaald! Herstel van de oude op- en afrit naar de A2 zou eveneens een hele stap in de	wordt uitgegaan van een aantal groene golven (o.a. 't Goylaan, Socrateslaan, Cartesiusweg–Marnixlaan) i.v.m. de doorstroming en daarmee samenhangend het milieu. In het Ambitiedocument wordt voorgesteld de verdeelring om te bouwen naar een stadsboulevard, die bedoeld is om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren. De komende tijd zal worden bekeken wat nodig is op de verdeelring om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in 2015, passend binnen de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. De inrichting van wegen met verkeersdrempels, vluchtheuvels, paaltjes etc. blijkt nodig te zijn om te zorgen voor een veilige inrichting. Zonder in te gaan op het doel van iedere individuele voorziening kan worden gesteld dat in de afweging van het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle verschillende typen verkeersdeelnemers deze voorzieningen nodig zijn. Deze voorzieningen staan genoemd in de landelijke ontwerprichtlijnen om te komen tot een duurzaam veilige verkeersinrichting. Rotondes blijken prima functionerende alternatieven voor verkeerslichten te zijn, waar de doorstroming en de verkeersveiligheid in specifieke gevallen beter is dan bij een kruising met verkeerslichten geregeld. Het wegverkeer is een belangrijke emissiebron van fijnstof, waarvan slijtage van banden en fijne (roet)deeltjes uit de uitlaat de belangrijkste veroorzakers zijn. Slijtage van het wegdek is een minder belangrijke emissiebron, maar is desalniettemin inbegrepen in de emissiefactoren van de verschillende types auto's, zoals die jaarlijks worden vastgesteld. Herstel van de oude A2–afrit Utrecht West is niet mogelijk in verband met de bouw van Leidsche Rijn Centrum. Zie ook punt B van de algemene onderwerpen. Ligging van de busbanen in het wegprofiel (o.a. Vleutenseweg). Bij het ontwerp van de busbanen wordt van geval tot geval bekeken wat het beste is voor de doorstroming van zowel de bus als het overige verkeer, in combinatie met de overige verkeersaspecten als oversteken, verkeersveiligheid etc. Dit kan dus betekenen dat een busbaan in de zogenoemde middenligging wordt gesitueerd. Geen nieuwe wegen en nieuwe verkeersbelemmerende maatregelen. Minder aanleg van nieuwe wegen en dus het benutten van bestaande infrastructuur is precies datgene dat het college als opdracht heeft meegegeven in haar collegeprogramma. Dit betekent echter dat voor een aantal bestaande knelpunten in Utrecht West een nieuwe oplossing moest worden onderzocht. Het plaatsen van een doseerinstallatie op de Noordelijke Stadsas in Leidsche Rijn draagt bij aan een betere regulering van het verkeer in en rondom de stad. De constatering dat het verkeersaanbod groot is en blijft groeien, onderschrijft het
--	--

	goede richting zijn, al was het alleen maar om het 24 oktoberplein en de wegen daar naar toe te ontlasten. Ik zie geen enkele reden waarom die afsluiting überhaupt heeft plaatsgevonden. Verder zou ik willen pleiten voor een herinrichting van de Vleutenseweg. Bussen die in het midden rijden zijn in mijn optiek pure waanzin! Bussen horen rechts te rijden, naast de stoep waar de aspirant passagiers lopen. Je moet de bus kunnen nemen zonder eerst een autorijbaan over te steken! Toch? Als ik met mijn auto midden op de weg stop om te laden en te lossen wordt ik voor gek verklaard, en voor een bus is dat net zo bezopen! Als die maatregel ook wordt doorgevoerd op de brug bij de Douwe Egberts hoeven die bussen bovendien niet meer om de haverklap van rechts naar links en van binnen naar buiten de rijbanen voor het autoverkeer te kruisen. Kortom; wat mij betreft géén nieuwe wegen en geen verkeersbelemmerende maatregelen! Een verstandig gebruik maken van de bestaande voorzieningen is voldoende. Dat wil volgens mij in de eerste plaats zeggen; verkeerslichten niet langer gebruiken om het verkeer te hinderen, zoals nu vaak het hoofddoel is, maar om het te reguleren! Het verkeersaanbod is ontegenzeggelijk groot en kan als een vaststaand gegeven worden gezien. Daar zullen we mee moeten leren leven. Mensen die dagelijks in de file staan doen dat namelijk niet voor hun lol. Zou een mooi begin zijn als dat begrip eindelijk eens door begint te dringen!	college, maar dat betekent niet dat de gemeente hiervoor de stad telkens moet aanpassen. Kijkend naar de toekomst zal daarom een omslag in denken over autobereikbaarheid moeten plaatsvinden, want anders staat het verkeer stil in Utrecht in het jaar 2030. Met het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar doet de gemeente haar best om de stad ook in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden. (Zie voor meer informatie: www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar)
146	De plannen gaan uit van een oplossing waarbij een andere benutting van de bestaande wegen in Utrecht West centraal staat. De hoeveelheid autoverkeer op de wegen in het gebied is sinds de aanleg ervan echter enorm toegenomen, niet alleen door de algemene toename van automobilititeit in de afgelopen twintig jaar, maar met name door de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Het bestrijden van deze toegenomen verkeersdruk zonder het realiseren van meer ruimte voor het verkeer komt neer op niets anders dan symptoombestrijding. Een blik op de kaart leert echter dat een toekomstbestendige oplossing ruimtelijk zeer wel haalbaar is. Het in ere herstellen van de oorspronkelijke A2–afrit bij de Vleutenseweg in combinatie met het realiseren van een nieuwe verhoogde toerit ten noorden van de spoorlijn Den Haag– Utrecht bij de Schepenbuurt, aanlandend bij een OV–transferium met light rail in de westelijke Cartesiusdriehoek biedt een duurzame oplossing voor het aftakken van woon/werk en bezoekersverkeer richting Utrecht Centrum. Zo ontstaat weer voldoende ruimte voor bewoners– en bestemmingsverkeer in West. De keuze voor halfbakken, milieubelastende kortetermijnoplossingen zoals het instellen van een NOUW– 2 (die door de omweg enorm veel extra autokilometers genereert en dwars door een in de toekomst mogelijk voor woningbouw bestemd gebied voert) en het onaantrekkelijk maken van bestaande wegen biedt op de korte termijn wellicht soelaas, maar getuigt van weinig toekomstvisie van het stadsbestuur en zal ons door toekomstige generaties niet in dank worden	Het herstellen van de oude A2–afrit is niet mogelijk in verband met de komst van Leidsche Rijn Centrum, zie ook punt B van de algemene onderwerpen. Uw oproep voor het aanleggen van een nieuwe weg sluit niet aan bij het besluit van het college om geen nieuwe wegen aan te leggen, maar beter gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Hiernaast zet de gemeente in op het verder opwaarderen van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, zie ook punt C en punt E van de algemene onderwerpen. Zie ook het antwoord 145. De aansluiting van de NOUW2 op de A2 zal als onderdeel van de voorliggende variant 4b worden aangepast om het gebruik ervan aantrekkelijker te maken.

	afgenomen	
147	Naar aanleiding van de consultatiebijeenkomst van maandag 30 januari rijzen bij mij de volgende vragen: * In Leidsche Rijn wordt momenteel een nieuw ziekenhuis gebouwd, op welke wijze is dit ziekenhuis, na het aanbrengen van de verkeersremmende voorzieningen vanuit de wijken Oog in Al, Lombok en Ondiep bereikbaar voor bezoek aan spoedeisende hulp en poliklinieken maar ook voor Ambulances * Wij doen al 40 jaar boodschappen op het winkelcentrum in Overvecht, hoe is dat in de toekomst nog mogelijk als ook op de Weerdsingel een "Knip" wordt aangebracht. Of blijft omrijden via de Vleutenseweg en de rechtsafslag naar Thomas A Kempisplantsoen mogelijk? * Bij opheffing linksaf naar Pijperlaan wordt de verkeersdruk op het Westplein vergroot. Hoe gaat de verkeersafwikkeling op het Westplein verlopen? Komt daar alsnog een tunnel? * Bij uitvoering van de maatregelen moeten door mij, bijvoorbeeld bij familiebezoek in de wijk "Het Zand" veel extra omrij kilometers worden gemaakt. Is er rekening gehouden met de extra uitstoot van CO2 die hiermee gepaard gaat? * Hoe is in de toekomst vanuit de wijk Lombok Leidsche Rijn Centrum bereikbaar? Op welke wijze wordt het langzaam verkeer, zoals fietsers omgeleid of blijft dit bij het oude? Graag zie ik de beantwoording van mijn vragen na behandeling door het College tegemoet.	Het ziekenhuis is via de NOUW2 prima bereikbaar voor autoverkeer vanuit de wijken Ondiep, Oog in Al en Lombok. Voor ambulances met spoed zijn bovendien technische voorzieningen mogelijk waarmee de doseerinstallatie bijvoorbeeld kan worden ontweken. Nood- en hulpdiensten maken ook gebruik van HOV-banen waarop geen doseerinstallatie wordt aangebracht. Als de knip op de Thomas à Kempisweg er komt, is het winkelcentrum Overvecht vanuit Lombok bereikbaar via de RING Utrecht: de route loopt dan via de NOUW2, de A2 en de NRU. De knip op de Thomas à Kempisweg maakt doorgaand verkeer vanuit beide kanten onmogelijk. Voor wat betreft de knip Thomas à Kempisweg zie ook punt B van de algemene onderwerpen. In bijlage 3 van de Rapportage Benuttingsvariant Utrecht West kunt u de effecten van variant 4b vergelijken met de referentievariant. Uit dit overzicht blijkt dat de Vleutenseweg en de Graadt van Roggenweg (en dus ook het Westplein, hoewel niet opgenomen in bijlage 3) een lagere verkeersintensiteit hebben in variant 4b dan in de referentievariant. Zie punt E van de algemene onderwerpen over de luchtkwaliteit. Vanuit Lombok is Leidsche Rijn Centrum bereikbaar via de Hogeweidebrug. Vanaf de Hogeweidebrug komt een afslag naar de nieuw te realiseren Parijsboulevard. In deze straat is een toegang naar een openbare parkeergarage opgenomen. De maatregelen Utrecht West hebben als doel het voldoen aan de leefbaarheidsnormen en zijn gericht het autoverkeer. Fietsers houden een directe verbinding met Leidsche Rijn via het Leidsche Rijn Centrum en de (nieuwe) fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.
148	Gelet op de toegang via afrit 8 naar zowel Leidsche Rijn Centrum als Utrecht-Centrum en Jaarbeurs, vraag ik mij af of het niet zinvol is om deze afrit te ontlasten van de te verwachten verkeersdruk door het maken van een extra mogelijkheid naar Utrecht-Centrum te komen via Papendorp. Gelet op de toegangsmogelijkheden die deze afrit biedt is het een erg kwetsbare afrit geworden voor incidenten. Dit kan al snel leiden tot problemen op de A2 en de toegangswegen tot deze centra.	In de huidige en toekomstige situatie is de route vanaf de A2 (via Hooggelegen) en A12 (via aansluiting Nieuwegein/Papendorp) via Papendorp de stad in reeds beschikbaar
149	Het is mij onduidelijk welke veranderingen jullie precies willen doorvoeren. Op het kaartje denk ik te kunnen zien dat jullie de verlengde Vleutensebaan van Leidsche Rijn via de gele brug het centrum in willen onderbreken. Om zo te stimuleren dat mensen via de Haarrijnse Rading de A2 overgaan en dan via het industrieterrein Utrecht centrum ingaan. Dit lijkt mij zeer onwenselijk aangezien Leidsche Rijn dan nog meer van Utrecht wordt afgesloten. Mocht jullie plan anders zijn dan hierboven beschreven dan zou ik willen vragen om een betere uitleg van de plannen.	Het is inderdaad complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt. Zie ook punt A van de algemene onderwerpen voor de verbinding tussen Leidsche Rijn

		en de oude (binnen)stad Utrecht.
150	Met alle maatregelen die nu in onze wijk worden uitgevoerd, heb ik behoefte aan een integrale visie op de verkeersstromen in de toekomst. Is er een dergelijke visie waarin alle gevolgen van de nieuwe maatregelen zijn verwerkt? Daaraan gekoppeld begreep ik uit het wijkbericht dat de plannen zijn om de afslag vanaf het 24 oktoberplein naar de Pijperlaan in de toekomst niet meer mogelijk te maken. Dit zou voor ons zeer nadelig zijn en ik wil graag weten hoe definitief deze plannen zijn en of het nog mogelijk is de plannen te wijzigen/ bezwaar te maken.	In de wijk West vinden diverse projecten plaats. De gemeente zet zich in om deze zoveel mogelijk in onderlinge samenhang te ontwikkelen en uit te voeren. Daarbij vindt regelmatig afstemming plaats over de verschillende onderwerpen, zoals de verkeerskundige consequenties van de projecten op elkaar en op de wijk. Uit de wijk komen signalen dat deze afstemming niet voldoende is of in ieder geval onvoldoende zichtbaar is. Binnen de gemeente is dan ook opdracht gegeven om alle projecten nogmaals in samenhang te bekijken en hierover duidelijker te communiceren. De integrale mobiliteitsvisie van de gemeente stadsbreed is opgenomen in het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, zie www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar. Met betrekking tot het linksafverbod wordt verwezen naar punt B van de algemene onderwerpen vooraan dit document.
151	Het verminderen van de autodruk in Utrecht west mag niet betekenen dat bewoners van Einsteindreef en omliggende straten vervolgens opgezadeld worden met een gigantische toename van verkeer en daarmee auto druk. Ik vind 4b een heel slechte oplossing. Het betekent een enorme toename van het autoverkeer door en om Overvecht. Overvecht is een wijk die uit zwaar weer komt en nieuwe initiatieven moeten nieuwe mensen naar de wijk trekken. De verkeersdruk zal reden zijn om niet naar Overvecht te verhuizen. Op de Einsteindreef neemt het autoverkeer toe van 17.000 naar 30.000, op de Albert Schweitzerdreef van 56.000 naar 76.000, met de bijbehorende nadelige gevolgen qua luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Het is nu al een gigantisch probleem, de leefbaarheid in dit deel van Overvecht Noord is enorm aangetast met al het huidige autoverkeer (vooral door de dagelijkse files op de NRU) en dat wordt met plan 4b alleen maar erger. Overvecht Noord mag niet de dupe worden van een betere bereikbaarheid cq leefbaarheid in andere delen van de stad. Er moet een oplossing gezocht worden die ook een ontlasting betekent voor Overvecht Noord, een ontlasting voor de Einsteindreef, A. Schweitzerdreef en aanpalende wegen. De lucht kwaliteit is nu al discutabel en nog meer auto verkeer zou betekenen dat de luchtkwaliteit zo slecht is dat er niet meer gewoond kan worden en mensen schade lijden. Plan 4b is dan ook onzes inziens niet verantwoord.	De tabel in bijlage 3 van de studie BUW geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten in de huidige situatie (2010) en de verwachte intensiteiten in de toekomstige situatie zonder Maatregelen Utrecht West (Ref.var) en in de toekomstige situatie met Maatregelen Utrecht West (Var 4b). Een vergelijking van kolom 'var 4b' met kolom 'Ref.var' laat zien dat de verschillen tussen met en zonder Maatregelen Utrecht West op de genoemde wegen nihil zijn. De verwachte stijging van de verkeersintensiteiten op de genoemde wegen is dan ook niet toe te schrijven aan MUW, maar aan andere ontwikkelingen in dat deel van de stad. Zo heeft het college met het Ambitiedocument gekozen voor een betere benutting van de RING Utrecht, waarvan de Albert Schweitzerdreef onderdeel uitmaakt (zie ook: www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar). Daarnaast wordt als onderdeel van regionale afspraken (Maatregelenpakket VERDER) de NRU ter hoogte van Overvecht (gemeentelijk deel) opgewaardeerd tot een volwaardig onderdeel van de RING rond Utrecht. Hiervoor loopt inmiddels de planvoorbereiding, waarbij ook de effecten op milieu worden onderzocht. In het kader van de 2e fase MER-studie voor de NRU wordt onderzocht hoe de autonome groei van het verkeer kan worden gefaciliteerd, zonder dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidsbelasting toeneemt. Voor meer informatie en het volgen van deze ontwikkelingen zie de website van de NRU (www.utrecht.nl/nru). U vergelijkt de intensiteiten uit 2010 met de intensiteiten van variant 4B. Deze vergelijking is niet juist omdat de intensiteit van het autoverkeer ook autonoom (zonder het Maatregelenpakket Utrecht West) stijgt. Deze autonome stijging is opgenomen in de kolom 'ref.var' (referentievariant). Bij de uitvoering van de ambities uit het Ambitiedocument (halvering van de autonome groei) rijden er naar verwachting in de toekomst 30.000 en 76.000 motorvoertuigen per etmaal op respectievelijk de Einsteindreef en de Albert Schweitzerdreef.
152	Idem als 151	Zie de beantwoording van reactie 151.

153	Voor mij is het onbegrijpelijk dat niet direct wordt gekozen voor knip Thomas kempisplantsoen. Door linksaf te verbreden zal het verkeer nog dwarser door de wijk gaan rijden via sluiproutes. Denk aan Mozartlaan/tunnel. Dit is voor de wijk een mooie bestemmingsroute, maar vermoedelijk wordt het zo een doorgaande route. Onwenselijk, direct knip Thomas a Kempisweg aub!	Zie deel B van de algemene onderwerpen voor het linksafverbod M.L. Kinglaan en de mogelijke knip Thomas a Kempisweg.
154	De ambitie van dit college is minder CO₂-uitstoot. Echter het maatregelpakket leidt tot meer kilometers en dus juist meer uitstoot. Het college geeft aan te investeren in OV. Het OV haalt mensen van de fiets, niet van de auto. Dus met die investeringen wordt aantal kilometers niet teruggedrongen. Tot slot leidt een toeritdoserend in mijn beleving niet tot minder verkeer over de Hogeweidebrug. Verkeer rijdt namelijk langs de Wall over de A2 via de NOUW2 naar de stad. (zie bijgevoegde tekening). Tot slot: het verkeersmodel is niet goed gevalideerd. Hoe kan en wil het college een beslissing van dit formaat te nemen op basis van verkeerde prognoses! Idealen zijn prima, maar doe ze wel realistisch. Dit lijkt een utopie.	Zie punt E van de algemene onderwerpen. De gemeente is juist wel van mening dat beter OV invloed heeft op een verminderd gebruik van de auto. Met een uitgebreid pakket aan maatregelen, gericht op auto, fiets en OV wil de gemeente Utrecht een omslag in het denken over automobilititeit teweeg brengen. (Zie www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar) Het klopt dat een deel van het verkeer de route via de NOUW 2 zal gebruiken om de stad in te komen. Uit de modelanalyses is gebleken dat het autoverkeer echter ook andere routes gaat kiezen, afhankelijk van de bestemming. Alternatieven lopen via de Haarrijnse Rading en NRU en via de (toekomstige) Stadsbaan en de M.L. Kinglaan. Zoals in bijlage 2 van het Rapport Benuttingsvariant Utrecht West 2030 is te lezen is er voor het berekenen van de effecten van de verschillende varianten op de verkeersstromen/-intensiteiten gewerkt met een versie van het verkeersmodel dat is gebaseerd op het door de gemeente vastgestelde verkeersmodel VRU 2.0 Utr 2.1. Dit model heeft een prognosejaar 2020. Voor de langere termijn (na het jaar 2020) is een modelversie opgesteld voor 2020+. Het programma dat redelijkerwijs na 2020 wordt gerealiseerd is toegevoegd (Leidsche Rijn, Rijnenburg en Dynamisch Stedelijk Masterplan). Echter deze modelinvoer is niet gevalideerd in de zin van bestuurlijke onderbouwing en vaststelling, zoals verwoord in het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Ook is er nog geen rekening gehouden met nieuwe groeiscenario's voor de situatie voor na 2020. Het gaat hierbij om de groei van de economie, de locaties van woon- en werkgebieden, maar ook de ontwikkeling van bijvoorbeeld brandstofprijzen en reiskosten openbaar vervoer. Het model is dan ook vooral gebruikt om de verschillende varianten tegen elkaar af te wegen en zo te komen tot de meest realistische variant. Voor meer inzicht in de werking van het gemeentelijke verkeersmodel: zie www.utrecht.nl/verkeer.
155	Ik ben een bewoner van de wijk Welgelegen en ik ben bezorgd over de bereikbaarheid van mijn wijk en ook Oog in Al als de Gemeente een linksafverbod doorvoert op het 24-Oktoberplein vanaf Hooggelegen. Ik vrees voor veel sluipverkeer door de wijk en met name mijn straat, omdat mensen alternatieve routes gaan zoeken; Lees: via Weg der Verenigde Naties, rechtsaf langs Casino, Kanaalweg, Ravellaan-Bartoklaan! Meer verkeer door de wijk lijdt tot meer geluidsoverlast, meer gevaarlijke situaties. Mijn verzoek om het linksafverbod naar PHL-laan niet door te voeren, of indien onmogelijk, adequate verkeersmaatregelen treffen om overlast te voorkomen. Laat Welgelegen haar rustige (lees: dorpse) karakter behouden!	Zie punt B van de algemene onderwerpen voor meer informatie over het linksafverbod.

156	Elke maatregel om het verkeer aan de Westzijde van de stad te verminderen, is gedoemd te mislukken als er winkelcentra ontwikkeld blijven worden. Kop van Lombok, Groenewegterrein Oog in All. De grens is mi. voor de burger al lang bereikt. Parkeerdruk en luchtvervuiling!	Ontwikkeling van winkelcentra is nodig om onder andere aan de veranderende wensen van de consumenten te kunnen blijven voldoen. De Kop van Lombok en Groenewegterrein zijn voorbeelden van verouderde winkelgebieden met een slechte ruimtelijke kwaliteit. Om deze gebieden levensvatbaar te houden en zo het voorzieningenniveau voor de wijk zijn herinrichtingen nodig. De door uw genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de plannen voor de bereikbaarheid van de stad, inclusief het verminderen van de verkeersdruk op de Westelijke verdeelring.
157	Ik ben tegen een toename van verkeer, geluidsoverlast en luchtverontreiniging op en rond de Einsteindreef.	De tabel in bijlage 3 van de studie BUW geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten in de huidige situatie (2010), in de toekomstige situatie zonder Maatregelen Utrecht West (Ref.var) en in de toekomstige situatie met Maatregelen Utrecht West (Var 4b). Een vergelijking van kolom 'var 4b' met kolom 'Ref.var' laat zien dat de verschillen tussen met en zonder Maatregelen Utrecht West op de genoemde wegen nihil zijn. De verwachte stijging van de verkeersintensiteiten op de genoemde wegen is dan ook niet toe te schrijven aan MUW, maar aan andere ontwikkelingen in dat deel van de stad. Zo heeft de gemeente met het Ambitiedicument gekozen voor een betere benutting van de RING Utrecht, waarvan de Albert Schweizerdreef onderdeel uitmaakt (zie ook: www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar). Daarnaast wordt als onderdeel van regionale afspraken (Maatregelenpakket VERDER) de NRU ter hoogte van Overvecht (gemeentelijk deel) opgewaardeerd tot een volwaardig onderdeel van de RING rond Utrecht. Hiervoor loopt inmiddels de planvoorbereiding, waarbij ook de effecten op milieu worden onderzocht. In het kader van de 2e fase MER-studie voor de NRU wordt onderzocht hoe de autonome groei van het verkeer kan worden gefaciliteerd, zonder dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidsbelasting toeneemt. (Voor meer informatie en het volgen van deze ontwikkelingen zie de website van de NRU (www.utrecht.nl/nru)).
158	53 dB(A) is méér dan genoeg!	Wij hebben kennis genomen van uw stelling.
159	Over de nieuw voorgestelde verkeersmaatregelen wil ik het volgende wel kwijt: Het plaatsen van een doseerinstallatie voor de hoge brug in Leidse Rijn lijkt me een slecht plan. Zo'n installatie is extreem effectief zoals we weten en zorgt natuurlijk voor een ongekennde vlucht van automobilisten naar de Zuilense ring. Met als gevolg dat de Amsterdamsestraatweg en de van Tuijkade/pr. Bernhardlaan weer overbelast raken. Waarom de huidige situatie niet handhaven? En wachten tot het 24 oktoberplein is afgewerkt om te zien hoe de verkeersstromen zich dan ontwikkelen? Overigens ben ik een grootvoorstander van de aanleg van de Spoorlaan, desnoods als 50 km weg uitgevoerd. Een volgend college moet hem maar weer op de agenda zetten.	Het klopt dat de Zuilense Ring meer verkeer krijgt te verwerken als gevolg van variant 4b. In bijlage 3 van de Rapportage Benuttingsvariant Utrecht West 2030 kunt u de effecten van variant 4b vergelijken met het jaar 2010 en met de referentievariant (waarin de autonome groei na 2020 is opgenomen). Uit deze bijlage blijkt dat t.o.v. de referentievariant er een lichte toename is voor de Amsterdamsestraatweg en een gelijkblijvende intensiteit voor de Van Tuijkade. T.o.v. 2010 nemen op beide wegen de intensiteiten af, wat een gevolg is van de maatregelen uit het ALU 2009. De gemeente heeft ervoor gekozen de Spoorlaan niet aan te leggen en de bestaande infrastructuur beter te benutten.
160	Oplossing 4b is zeer slecht voor de leefbaarheid en luchtkwaliteit in Overvecht noord.	Zie de beantwoording van reactie 151.
161	Ik vind 4b een heel slechte oplossing! Het betekent een enorme toename van het autoverkeer door en om Overvecht. Ook daar wonen mensen!!! Op de Einsteindreef neemt het autoverkeer toe van 17.000 naar 30.000, op de Albert Schweitzerdreef van 56.000 naar 76.000, met de bijbehorende	Zie de beantwoording van reactie 151.

	nadelige gevolgen qua luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Het is nu al een gigantisch probleem, de leefbaarheid in dit deel van Overvecht Noord is enorm aangetast met al het huidige autoverkeer (vooral door de dagelijkse files op de NRU) en dat wordt met plan 4b alleen maar erger. Overvecht Noord mag niet de dupe worden van een betere bereikbaarheid cq leefbaarheid in andere delen van de stad. Er moet een oplossing gezocht worden die ook een ontlasting betekent voor Overvecht Noord, een ontlasting voor de Einsteindreef, A. Schweitzerdreef en aanpalende wegen. Ook wij hebben recht op een leefbare wijk, op schone lucht en een beperking van het geluid van het autoverkeer!!!!	
162	Idem 161	Zie de beantwoording van reactie 151.
163	Idem 161	Zie de beantwoording van reactie 151.
164	Idem 161	Zie de beantwoording van reactie 151.
165	In mijn opinie wordt Utrecht steeds minder toegankelijk in plaats van toegankelijk. Er kan steeds minder. Ik pleit voor de brug bij Douwe Egberts weer aansluiten op A2, in ieder geval richting zuid. Nouw 2 zal door inwoners en in Utrecht werkenden genegeerd worden, omdat dit een nutteloze omleiding is. Het linksaf verbod op de M.L. Kinglaan opheffen, dat slaat helemaal nergens op. veel wijsheid.	Zie punt B van de algemene onderwerpen
166	De voorgestelde oplossing om de 'autodruk' te verminderen lijkt mij een goed idee. De aanvankelijke oplossing van een tunnel leek mij namelijk alleen maar meer auto's aan te trekken. Ik ben wel benieuwd of ik voor automobilisten van buiten de stad die mij persoonlijk, woonachtig in de wijk St. Joseph, willen bezoeken nog enigszins bereikbaar ben.	Het streven om de autodruk op de stad te verminderen neemt niet weg dat de bereikbaarheid van alle delen van de stad gewaarborgd moet blijven. De wijk St. Joseph is vanuit het oosten via de Marnixlaan bereikbaar en vanaf het westen via de A2, de NOUW 2 en de Cartesiusweg.
167	Ik wil graag een reactie geven op het links-af verbod vanaf de M.L. Kinglaan naar de Pijperlaan. Deze maatregel heeft voor mij als inwoner van Oog in Al veel nadelige gevolgen, die ook de luchtkwaliteit niet ten goede komen: – door dit verbod moet ik omrijden om naar mijn huis te komen. Dit kost mij tijd, extra benzine en extra milieubelasting – een paar jaar geleden hadden bewoners van Oog in Al 2 gemakkelijk bereikbare op- en afritten vanaf de snelweg, straks geeneen meer – door dit verbod zullen veel mensen de 'sluiproute' vanaf het 24-oktober plein nemen om toch snel in Oog in Al te komen. Hierdoor zal het sluipverkeer door de Mozartlaan en mijn straat (Everard Meijsterlaan) toenemen, wat zeer ongewenst is. – hierdoor neemt de autodruk in de bebouwde kom van Kanaleneiland en Oog in Al toe, terwijl dit anders gewoon via de snelweg zou zijn! Ik vraag u met klem om deze maatregel niet te nemen.	Zie punt B van de algemene onderwerpen.
168	De slinger om de A2 op en af te gaan (voorheen naast de DE) ontmoedigt het autoverkeer om die route te nemen. Het is langer en onduidelijk waarom het zo moet. Iedereen wil de kortste/snelste route afleggen en als je die als bewoner kent dan gebruik je de ook. Er wordt wel gezegd dat het beter voor	Uitgangspunt van het huidige college is om de Spoorlaan niet aan te leggen en door betere benutting van de bestaande infrastructuur de stad ook in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Dat is het onderwerp van de uitgevoerde studie geweest, op basis waarvan variant 4b als beste is gekozen en nu ter consultatie heeft

	de luchtkwaliteit is. Ik heb daar mijn vraagtekens bij. Ik vraag me af of er voldoende over die aansluiting is nagedacht. Wanneer daar beter over was nagedacht was nu waarschijnlijk geen reparatie via een maatregelenpakket nodig geweest. Verder wordt al tijden gesproken over het veiliger maken van de Cartesiusweg. Door deze maatregelen lijkt de onveiligheid daar alleen toe te nemen. Ik mis een verwachting van de verkeersbewegingen zoals die gaan plaatsvinden nadat het maatregelenpakket is uitgevoerd. De verkeersdruk en bijbehorende last voor het milieu en dus de bewonersoverleggen is mijns inziens geen optie. Op zijn minst zou de aanpak knelpunten autoverkeer hierbij gevoegd moeten worden. Dit laat weer eens zien dat een integraal plan voor de hele westkant of de stad ontbreekt. Want alle plannen als losse elementen presenteren helpt misschien de besluitvorming versnellen maar geeft de burger geen samenhangend beeld. En om de luchtkwaliteit te verbeteren wordt zo te zien alleen gekeken naar de vervoersbewegingen en niet naar andere vervuilers van de luchtkwaliteit zoals Industrierrein Lage Weide. Het blijft jammer om met lapmiddelen te werken.	voorgeleggen. De huidige aansluiting van de NOUW2 is ontworpen als een tijdelijke aansluiting. De aansluiting van de NOUW2 op de A2 zal als onderdeel van de voorliggende variant 4b worden aangepast om het gebruik ervan aantrekkelijker te maken. De veiligheid van de Cartesiusweg is inderdaad een aandachtspunt. Doordat de weg relatief breed is en qua vormgeving als het ware is ingericht als een snelweg, wordt hier te hard gereden. Op dit moment wordt onderzocht welke snelheidsbeperkende maatregelen er op korte termijn voor de weg te nemen zijn. De maatregelen zijn vooral gericht op het creëren van een ander wegbeeld, zo wordt gedacht aan: • Geen bestrating in de middenberm maar gras • Gaten in de bomenrijen langs de weg aanvullen • Hoge lichtmasten verwijderen uit de middenberm en lagere verlichtingsarmaturen in de zijberm • Vangrails verwijderen • Onderzoek of het kruispunt met de Nijverheidsstraat kleiner kan (kortere opstelvakken) Ondertussen wordt er nu al zowel zichtbaar als onopvallend gehandhaafd en zijn er extra borden met "50 km/u" geplaatst. In de toekomstvisie zoals verwoord in het Ambitiedocument maakt de weg deel uit van de Stadsboulevard, zie ook de algemene uitleg over het Ambitiedocument. In bijlage 3 van de Rapportage benuttingsvariant Utrecht West 2030 is een overzicht opgenomen van de intensiteiten op een groot aantal wegvakken per variant en ook voor de voorkeursvariant 4b. Eveneens zijn in de rapportage de effecten op milieuaspecten lucht en geluid opgenomen. De luchtkwaliteit als gevolg van industriële bronnen is opgenomen in de achtergrondconcentraties.
169	Allereerst goed natuurlijk dat er hard is bezig geweest met het onderzoeken naar oplossingen om het verkeer in betere banen te leiden. Deze keuze voor 4b lijkt mij alleen niet de juiste. Het huidige verkeer langs de Noord-route is al aanzienlijk hoog. Meer verkeer via deze route leiden, zorgt voor meer overlast op luchtverontreiniging en geluidsoverlast. De noordroute is op dit moment al druk bezocht en zodadelijk dus nog meer auto's? De optie 5 lijkt mij in dit geval de beste. Via de afrit bij de A2 is het erg makkelijk bij de Spoorweg te komen. Omdat het om een industriegebied gaat, lijkt mij hier geen overlast voor bewoners en bedrijven zijn tevreden met een goede verbinding naar het centrum en A2. De noordelijke route bestaat al en met deze extra goede verbinding erbij wordt het verkeer beter verdeeld.	Voor wat betreft het verkeer over de Zuilense Ring en de NRU zie antwoord 151. Optie 5 is een variant mét de Spoorlaan. Het college heeft juist gekozen voor een betere benutting van bestaande infrastructuur en niet voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Bovendien levert optie 5 geen bijdrage aan het verminderen van het autoverkeer op de Josephlaan en Marnixlaan. Om die reden is variant 5 afgefallen.
170	Door middel van dit schrijven willen wij reageren op uw voorgenomen maatregelen inzake de bereikbaarheid van ons bedrijf ...[geanonimiseerd]... gelegen op het bedrijventerrein Cartesiusweg in Utrecht. Het is voor ons volstrekt onaanvaardbaar dat er door de Gemeente Utrecht maatregelen	Voor wat betreft de mogelijke knip op de Thomas à Kempisweg zie punt B van de algemene onderwerpen. Naast buslijn 14 is het bedrijventerrein Cartesiusweg ook ontsloten per trein: 4x per

	worden genomen die de bereikbaarheid van bol.com negatief beïnvloeden. Ten tijde van de verhuizing van ...[geanonimiseerd]... van Nieuwegein naar Utrecht (oktober 2010), zijn diverse toezeggingen gedaan over de bereikbaarheid en veiligheid van het bedrijventerrein. Inmiddels is de bereikbaarheid met ingang van de meest recente busregeling al verslechterd; buiten de spits nog maar 4 bussen in plaats van 6. Wanneer ook de aangekondigde knip in de T.A. Kempisweg wordt gedaan, zal dit de reistijd van onze medewerkers aanzienlijk verlengen. Het wordt door ...[geanonimiseerd]... als zeer teleurstellend ervaren dat nauwelijks rekening wordt gehouden met deze gedane beloften, die op deze wijze neigen naar 'lokkertjes' die maar weinig waarde blijken te hebben. Uiteraard zijn wij bereid om een en ander mondeling toe te lichten.	uur is er een verbinding tussen Utrecht CS – Zuilen en Breukelen. De reistijd tussen station Zuilen en Utrecht CS is hierbij 5 minuten.
171	Doseerinstallatie Vleutense Baan Leidsche Rijn. Om de instroom van gemotoriseerd verkeer in Utrecht en Leidsche Rijn te ontmoedigen zijn er niet alleen aan alle entree-wegen tot deze gebieden doseerinstallaties benodigd maar ook middels flankerend beleid parkeeropvang met vervangend efficiënt opererend openbaar vervoer in de directe omgeving van al deze toegangswegen, de A2, A12, A27 en A28 en de Noordelijke Ring Utrecht. Zoals: A. Openbaar vervoer efficiënter ter beschikking stellen. Dit betekent beter afstemmen qua aankomst- en vertrektijden van de verschillende vervoersmogelijkheden op elkaar op vervoersknooppunten. Daar is nu nog geen sprake van. – RSS–Terweyde is vanuit de wijk zelf niet met het openbaar vervoer te bereiken. – RSS–Vleuten wordt door de OV–bus niet aangedaan vanuit de westelijke wijkdelen van Vleuterweide. Men moet vanaf de dichtstbijzijnde halte 300 meter zelf lopen. De bus komt pas bij RSS–Terweyde aan het spoor. Dit betekent aanpassing van het tot nu toe gevoerde BRU–beleid, wat er op neer komt, dat het BRU dat zelf niet meer alleen mag bepalen, maar moet overleggen met alle partijen, gebruikers en vervoerders – Opvoeren van de frequentie van RSS–Utrecht. Spoorlijn Woerden – Utrecht. Sinds een aantal jaren is de 4–sporigheid tussen Woerden en Utrecht Centraal in gebruik. Maar door het ontbreken van een tijdig aangelegd keerspoor (te laat gestarte grondonteigening achter Woerden) is de frequentie nog steeds een halfuur dienst met overvolle treinstellen in de spitsuren. “Bakken” aankoppelen zoals bij de Amsterdamse metro is niet meer mogelijk, men werkt nu met samengestelde meerdelige treinstellen, waarvan men alleen meerdere sets aan elkaar kan koppelen. (Staan opgesteld op het vernieuwde emplacement op de Cartesiusdriehoek. Betekent extra mankracht voor NS om treinstel op te halen voor spitsgebruik. – Aanleg RSS–halte Lage Weide. Destijds is hier de bouw van een RSS–halte	De gemeente is het met u eens als het gaat om het aanbieden van alternatieven voor de auto. Daarom wordt ook ingezet op een kwaliteitsprong in het openbaar vervoer en voor de fiets, zie punt C van de algemene onderwerpen. A) Het gaat te ver om op ieder detail over de buslijnen in deze reactienota in te gaan, maar uw opmerkingen worden doorgespeeld aan de BRU als vervoersverantwoordelijke. Dit soort meldingen en tips zijn voor de gemeente van belang om in overleg met de BRU te komen tot een optimaal openbaar vervoerssysteem. Over de frequentie van 4x/uur op het spoor tussen Woerden en Utrecht kan worden meegedeeld dat deze medio 2013 zal zijn gerealiseerd, als station Leidsche Rijn (Centrum) en de keervoorziening bij Woerden beschikbaar zijn. De aanleg van een RSS–station in Lage Weide is nog steeds een wens van de gemeente Utrecht.

afgewezen door ProRail/Min. Verkeer en Waterstaat omdat volgens de Dienst Personenvervoer van dit Ministerie binnen een postcodecirkel in het gebied, gezien de uitgegeven postcodes, te weinig potentiële reizigers zouden wonen. Al meer dan 40 jaar wordt dit beleid door deze dienst zo uitgevoerd. (Geconstateerd in de jaren '70 bij de inrichting van het Industriegebied Zoeterwoude– Rijndijk aan de spoorlijn Leiden – Alphen. Daar wilde men ook geen halte aanleggen). Over inschatting/ meting van het aantal in- en uitstromende werkenden in een dergelijk industrie- gebied wordt nog steeds niet goed nagedacht. Bij dit RSS-station zou dan tevens een eerder gepland internationaal bustransferium kunnen worden ontwikkeld ter vervanging van die in het centrum van Utrecht. – Het openbaar busvervoer, de flexibele vorm, moet niet alleen via het centrum (stationsplein) van Utrecht rijden, maar op ringwegen door de buitenwijken, zodat reizigers naar naastliggende wijken via een kortere route hun bestemming kunnen bereiken. (Visie oudirecteur GEVU.) Waarbij er aansluiting moet zijn op knooppunten/kruisingen met OV-lijnen (trein, tram, bus) naar het Centrum en elders. Hierdoor worden reizigersstromen beter verdeeld over het totale gebied. Neveneffect zal zijn, dat mensen hun auto minder zullen gaan gebruiken, want makkelijker bereik doel en geen parkeerprobleem bij aankomst. B. Aanleg van meer Transveria, bewaakte P+R terreinen, bij openbaarvervoerlijnen/– knooppunten. – Aan de A27 bij de afslag Veemarkthallen wegens verdeling opvang gemotoriseerd verkeer oostkant Utrecht. Nu gaat daar doorverwezen worden via het toch al drukke knooppunt Rijnsweerd naar de A28 naar het vergrootte P+R terrein bij de Universiteit. – Aan de A2 bij de verplaatste afslag nr. 7 op Lage Weide een P+R aanleggen bij de een te bouwen RSS–Lage Weide aan de spoorbaan Breukelen–Utrecht. Hier rijdt de RSS al 4 keer per uur. Frequentie is nog verder op te voeren door het inmiddels gerealiseerde keerspoor bij Breukelen. – Aan de A12 ter hoogte van De Meern met directe aansluiting op de HOV-baan naar RSS–Halte Vleuten. – Aan de A2 bij Papendorp Noord. De plannen voor een P+R moeten hier sneller gerealiseerd worden gekoppeld aan adequaat openbaar vervoer om snel in het Centrum te komen. Dit openbaar vervoer naar het Centrum van Utrecht moet evenals het HOV uit Leidsche Rijn rechtstreeks naar het Centrum gebruik kunnen maken van de fly-over op het 24 oktoberplein in plaats van het gemotoriseerd verkeer en moet niet hoeven om te rijden over het Ortelliusviaduct. (Te trage verbinding voor Centrum-bezoekers van o.a. de Jaarbeurs.) – 24 Oktoberplein. De trambaan, die bij steeds hogere frequenties van passerende trams de verkeersopstoppen(milieuvervuiling) op dit plein	B) Het aanleggen van extra P+R terreinen is nadrukkelijk onderdeel van het gemeentelijke beleid. Deze maken onderdeel uit van het Ambitiedocument. Hierbij dient nut en noodzaak in relatie tot de financiën echter goed in ogenschouw worden gehouden. De nota Stallen en Parkeren die dit jaar aan de raad zal worden voorgelegd bevat die heroverweging voor de geplande P+R voorzieningen. In de toekomst liggen er twee rechtstreekse HOV-verbindingen vanuit Leidsche Rijn richting het Centrum: 1. Via de Vleutenseweg, via Leidsche Rijn Centrum aansluitend op de bestaande busbaan in Parkwijk. 2. Via de nog aan te leggen HOV_zuidradiaal via de Van Zijstweg – Wilhelminalaan – Churchillaan – Papendorp – Rijnvliet aansluitend op de HOV-baan in De Meern en Vleuten. Uiteraard nemen de mogelijkheden met de trein ook toe als deze 4x/uur gaat rijden tussen Woerden en Utrecht. Een route via het 24 Oktoberplein voor alleen busverkeer is in onze ogen dan ook niet nodig. Zie ook punt C van de algemene onderwerpen. Met de huidige reconstructie van het 24 Oktoberplein wordt het 'conflict' tussen de tram en het doorgaande autoverkeer in de toekomst opgeheven.
--	---

	veroorzaken moeten ondergronds aangelegd worden. Dezelfde verkeersproblemen inzake openbaar vervoer versus overig verkeer treft men aan in Rotterdam Alexander voor het winkelcentrum de Oosterhof met de daar gelijkvloers kruisende metrobaan.	
172	betreft uw brief van januari 2012. jammer dat er weer naar internet verwezen is om achter de maatregelen te komen. die tekst had makkelijk op de achterkant van de brief gekund. linksaf verbod voor M.L. Kinglaan naar Pijperlaan is een uitstekend idee. Pijperlaan en Lessinglaan worden dan een stuk vrolijker. Knip Thomas a Kempisweg is minder gelukkig. Wij moeten dan van Kanaleneiland via de snelweg naar zuilen of overvecht. oudere mensen gaan niet zo graag de snelweg op als het ook binnendoor kan. Ik hoop dat u bovenstaande opmerkingen in uw beslissing mee laat wegen.	Zie punt B van de algemene onderwerpen voor de algemene informatie over de mogelijke knip op de Thomas à Kempisweg en het linksafverbod. Mocht de knip nodig zijn, dan houdt dat voor het autoverkeer vanuit Kanaleneiland richting Zuilen of Overvecht inderdaad een route via de snelweg en de noordelijke ring in. Dit sluit aan bij de visie uit het Ambitiedocument, zie: www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar.
173	Ondergetekende tekent hierbij bezwaar aan tegen de verkeersmaatregelen Utrecht West die de gemeente Utrecht meent te moeten nemen. Bezwaar wordt aangetekend om o.a. de volgende redenen: De 'oude' stad Utrecht en het nieuwe Leidsche Rijn zouden volgens de oorspronkelijke plannen één stad vormen. Over de nieuwe tunnel heen: de bewoners van de 'oude' stad Utrecht zouden met veel plezier naar de nieuwe wijk Leidsche Rijn gaan en de bewoners van de nieuwe wijk Leidsche Rijn zouden met veel plezier de 'oude' stad gaan bezoeken. Echter de gemeente Utrecht denkt daar nu kennelijk anders over. Deze twee delen van Utrecht zullen met de nieuwe verkeersmaatregelen altijd twee aparte steden blijven. Immers men heeft geen zin om ver te moeten omrijden om 'even' de andere kant te bezoeken. Met de nieuwe verkeersmaatregelen wordt het plan van één stad in de prullenbak gegooid. De wijk Oog in Al met haar naburige straten – wordt met deze maatregelen een "onbereikbare" wijk, met name vanuit de kant van Leidsche Rijn en de bewoners van de wijk Oog in Al zelf, worden door de knip op de T.A.Kempislaan afgesneden van doorgaande routes naar o.a. de wijken Zuilen en Overvecht. Het zwembad "De Hommel" wordt moeilijk bereikbaar. Bekend is dat dit recreatie/les/doelgroepen bad voor vele doeleinden gebruikt wordt en niet alleen door de bewoners van Oog in Al. Dit bad is voor de stad Utrecht en haar verre omtrek een belangrijk gegeven. Het zou kapitaalvernietiging zijn als dit bad moeilijk bereikbaar zal worden en heel velen zullen hier mede de dupe van worden, wat het gevolg zou zijn van de mogelijke nieuwe verkeersmaatregelen voor Utrecht West. Door de gemeente Utrecht wordt voor het nemen van de verkeersmaatregelen aangevoerd dat de luchtkwaliteit in deze wijk slecht is. Inderdaad de luchtkwaliteit rond de Lessinglaan is de laatste jaren sterk achteruit gegaan omdat de gemeente en/of cq Rijkswaterstaat heeft gemeend de op/afrit langs Douwe Egberts richting de A2 (o.a. maar zeer belangrijk: richting Amsterdam) i.v.m. de aanleg van de tunnel te moeten afsluiten. Waarom	Zie punt A van de algemene onderwerpen. De bereikbaarheid van Oog in Al heeft tezamen met de bereikbaarheid van de gehele stad de nodige aandacht. Om de bereikbaarheid van de stad, maar ook de luchtkwaliteit en andere leefbaarheidsaspecten nu en in de toekomst te kunnen garanderen is het noodzakelijk dat er maatregelen worden genomen. Zie ook punt B van de algemene onderwerpen. De fly-over 24 Oktoberplein wordt aangelegd om de doorstroming stadinwaarts te bevorderen. Dit project maakte deel uit van de A2 overeenkomst die nodig was voor een goede ruimtelijke aanhechting van Leidsche Rijn bij de stad. Zie algemeen onderwerp A over de verbinding tussen Leidsche Rijn en de (binnen)stad Utrecht. Zie punt B van de algemene onderwerpen over de bereikbaarheid van Oog in Al, de Schepenbuurt en het Cartesiusgebied, waaronder zwembad De Hommel en de oude A2-afrit Utrecht West. Modelanalyses laten zien dat door de knip Thomas à Kempisweg de intensiteiten op de route Pijperlaan. Lessinglaan, Cartesiusweg en St. Josephlaan sterk afnemen. Dit komt met name doordat het autoverkeer dat deze route in de huidige situatie neemt, zoals autoverkeer tussen de zuidelijk gelegen woonwijken (Zuidwest) en de noordelijk gelegen woonwijken (Noordwest en Overvecht) deze route bij een knip niet meer kan gebruiken. Ook autoverkeer dat vanaf Hooggelegen de route via Pijperlaan, Lessinglaan etc. neemt om in Noordwest of Overvecht te komen, zal met een knip een andere route moeten kiezen. De vervanging van de bussen maakt deel uit van de concessieverlening door de BRU. Bij de aanbesteding van de nieuwe concessie voor de bussen door het BRU dringt de

wordt er niet opnieuw een van de reeds bestaande parallelwegen langs de tunnel aangelegd als directe aanvoerroute naar de A2? De luchtkwaliteit van en rond de Lessinglaan zal hiermee aanzienlijk verbeterd worden!! Immers de automobilist voelt er niets voor om de A2 pas op te kunnen rijden langs een omweg via Maarssen en kiest er derhalve voor om over de Lessinglaan via Hooggelegen rechtstreeks de A2 op te kunnen rijden. De drukte op de Lessinglaan zal derhalve richting de A2 niet afnemen: met de knip in de T.A. Kempislaan zal deze zelfs toenemen. Tijdens de informatieavond werd gezegd dat de autobewegingen aan beide kanten van de Lessinglaan bij elkaar werden opgeteld. Als het aan de ene kant drukker wordt en aan de andere kant niet blijft de optelsom toch dezelfde en hebben de mogelijke nieuwe verkeersmaatregelen geen enkel effect. Het verkeer over de nieuwe fly-over mag kennelijk wel met haar luchtverontreiniging rechtstreeks de stad Utrecht in en zal om de een of andere reden links en rechts niets achterlaten (??) In welk model staat dit beschreven? Worden de bussen ook tegelijk met de nieuwe verkeersmaatregelen voor nieuwe vervangen? Immers zoals al vaak bericht: de bussen die in en rond de stad Utrecht rijden zijn de grootste luchtverontreinigers in de regio. De gele brug ligt er pas een paar jaar maar schijnt nu al niet meer berekend voor het verkeer vanuit de richting Leidsche Rijn. (??) Is het niet bijzonder vreemd voor een nieuwe brug die neergelegd is in het kader van een forse uitbreiding van de stad Utrecht – die al meer dan 20 jaar van voorbereiding kent –, dat die brug nu al niet berekend lijkt te zijn voor het te verwachten verkeer? Waar zijn de zo graag door de gemeente Utrecht naar voren gebrachte modellen gebleven die deze brug berekend hebben voor een goede 'Oud-Nieuw' verbinding?? Volgens de plannen komt er nu een doseersysteem naar de gele brug. Zal die dan niet leiden tot files? Het is toch bekend dat files de luchtkwaliteit niet ten goede komen? Stapt de autobezitter uit zijn auto om niet in deze file te komen te staan? Gaat de autobezitter kilometers omrijden om in de 'oude' stad Utrecht te kunnen komen? De gemeente Utrecht vraagt er met de eventuele verkeersmaatregelen om dat de autobezitter overgaat tot sluiproutes. Is dat bevorderlijk voor de luchtkwaliteit? De gemeente Utrecht spreekt in haar voorlichtingsavonden van 'modellen'. Waar waren de modellen enkele jaren geleden dan (modellen van afschaffen parallelweg naar A2, modellen van de gele brug, modellen van de luchtkwaliteit)? Hoe betrouwbaar zijn de modellen van de gemeente Utrecht als deze nu al niet meer blijken te kloppen? Waarom zouden de nieuwe modellen nu wel kloppen? De modellen van de luchtkwaliteit in Utrecht schijnen ook nog steeds niet te kloppen, waarom dan met deze eventuele maatregelen opeens wel? Hoe staat het met de luchtkwaliteit elders in de stad Utrecht? Is de gemeente Utrecht niet al eerder met haar utopische plannen van een	gemeente Utrecht bij het BRU aan om emissie-eisen van de schoonst mogelijke bussen in de aanbestedingseisen op te nemen. Capaciteit Hogeweidebrug (gele brug): Ten tijde van de planvorming van de Hogeweidebrug was sprake van een koppeling met de aanleg van een nieuwe verbindingsweg door Lage Weide (Spoorlaan). Op basis daarvan is door de gemeenteraad in 2003 een besluit genomen over een Hogeweidebrug met 2x1 rijstroken voor het autoverkeer. Nu de Spoorlaan is komen te vervallen en het college heeft gekozen voor een definitieve inpassing van de NOUW2 zijn de uitgangspunten veranderd. De functie van de brug is niet langer een interwijkverbinding, maar faciliteert een van de invalsroutes van de stad. Inmiddels heeft dit college ervoor gekozen om geen extra infrastructuur aan te leggen, zoals de Spoorlaan. Als de Spoorlaan was gerealiseerd zou er minder autoverkeer over de Hogeweidebrug gaan rijden. Zie punt E van de algemene onderwerpen over het effect op de luchtkwaliteit van meer autokilometers. De gemeente hanteert voor de berekening van verkeersintensiteiten verkeersmodellen die periodiek worden aangepast aan de actuele inzichten over toekomstige ruimtelijk en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast maakt de gemeente gebruik van rekenmodellen voor de berekening van de luchtkwaliteit, waarover verschillende externe bureaus hebben geoordeeld dat deze adequaat zijn. Aan de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal wordt hard gewerkt. U kunt de ontwikkelingen volgen via de website: www.utrecht.nl/fietsbrug-ark. De fietsbrug maakt geen deel uit van de Maatregelen Utrecht West en daarmee van de inspraak. Zie punt F van de algemene onderwerpen over de stuurbaarheid van gedrag.
--	---

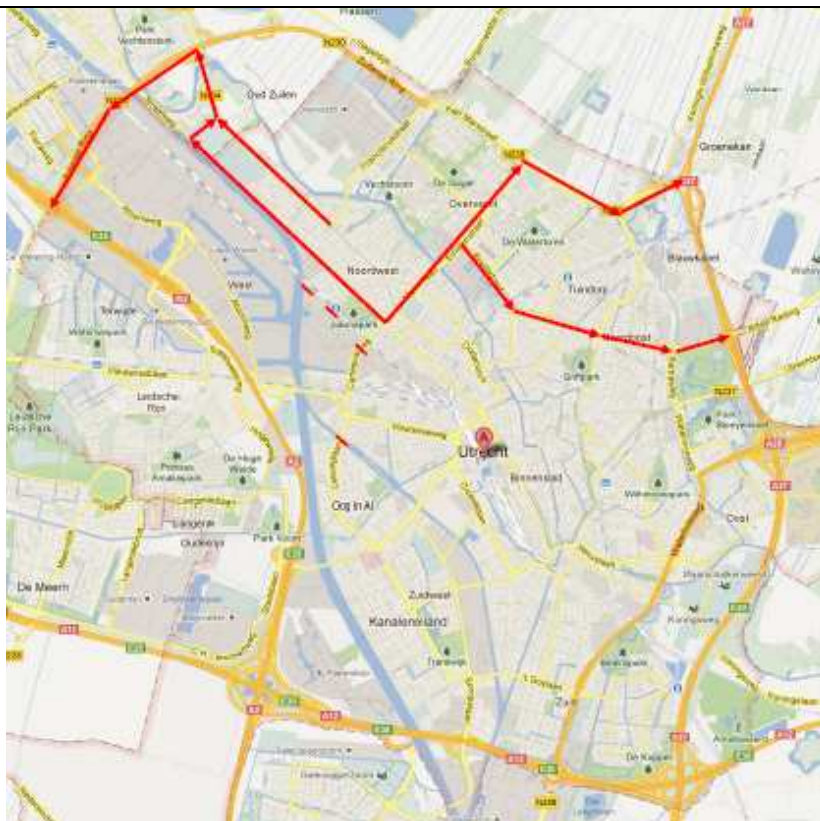
	autoarme wijk bij de bouw van Leidsche Rijn, tot de ontdekking gekomen dat de autobezitter er niet over denkt om zijn auto te laten staan? Heeft de gemeente Utrecht nog steeds de utopie dat zij de autobezitter kan dwingen? Waarom wordt er – als de gemeente Utrecht wel nog steeds gelooft in het overstappen op de fiets – tijdens de informatieavonden geen woord gerept over de plannen van een nieuwe fietsbrug, die midden in Oog in Al uitkomt? Wat zullen daarvan de gevolgen voor de wijk zijn? Ondergetekende heeft grote bezwaren tegen de eventuele nieuwe verkeersmaatregelen voor Utrecht West en vraagt de gemeente Utrecht om het een en ander nog eens goed te bestuderen.	
174	Via deze brief willen wij graag onze zienswijzen c.q. reacties geven op de voorgenomen Maatregelen Utrecht West. Wij zullen puntsgewijs deze zienswijzen/reacties opsommen: 1) ...[geanonimiseerd]... is tegen de knip op de Thomas a Kempisweg. Voor wat ons betreft is deze knip totaal niet nodig en zijn er voldoende alternatieven voor deze knip. 2) Mocht deze knip er wel komen, dan zullen wij een schadeclaim bij de Gemeente Utrecht indienen voor o.a. gederfde inkomsten, waardeverlies van ons onroerend goed, reorganisaties en zelfs mogelijke bedrijfssluiting. 3) De knip op de Thomas a Kempisweg was altijd (binnen de ALU) een integraal onderdeel van het project Spoorlaan. Deze twee hoorden samen, namelijk om (althans in onze ogen) voldoende verkeer over de Spoorlaan te krijgen. Deze Spoorlaan komt er niet, maar toch houdt u de knip in uw plannen. Dit begrijpen wij totaal niet. In onze ogen moet het zijn: geen Spoorlaan, geen Knip. 4) In uw MUW staat opeens dat de knip er mogelijk al in 2015 komt. Tijdens de informatieavond hebben wij reeds laten weten dat de knip voor 2018 gepland stond in de ALU. Niemand van de aanwezige ambtenaren was daarvan op de hoogte, maar het staat toch echt in de aangepaste vorm van het ALU waarover u in de nieuwsbrief van 09-102009 melding maakt. Waarom dan opeens een mogelijke knip in 2015? 5) In uw MUW wordt gezegd dat de knip er in 2015 mogelijk zal komen en dat is ook bevestigd tijdens de informatie avond door uw ambtenaren. Letterlijk werd er gezegd: "het linksaf verbod op het 24 Oktoberplein en de knip op de Thomas a Kempisweg zijn al vastgesteld"! Dit heeft ons zeer verrast. Wanneer en door wie is dit dan vastgesteld? 6) Maar tevens wordt gesteld dat "in 2018, wanneer de Noordelijke Stads As (NSA) klaar is" en "als blijkt dat de doseerinstallatie voldoende verkeersvermindering heeft opgeleverd", de knip op de Thomas a Kempisweg wellicht weer kan worden opgeheven". Dat is toch absurd; onze business is dan al misschien 3 jaar kapot/doodgebloed met mogelijke bedrijfssluiting tot gevolg en dan haalt u deze knip net zo makkelijk weer weg! Wordt er wel	1) Zie punt B van de algemene onderwerpen. 2) Het behoort tot het normaal maatschappelijk risico van een bedrijf in een complexe stedelijke omgeving dat verkeerssituaties en bereikbaarheid wijzigen. Wanneer u echter meent dat u in extreme mate getroffen wordt door een maatregel dan kunt naar aanleiding van concrete planologische besluiten, verkeersbesluiten of uitvoering van maatregelen een schadeclaim indienen. 3+4) Inderdaad is in het ALU2009 een koppeling aanwezig tussen de Spoorlaan en de knip Thomas à Kempisweg. De gemeente heeft ervoor gekozen om de Spoorlaan te schrappen, maar de knip Thomas à Kempisweg in eerste instantie te handhaven, als mogelijkheid om de verkeersbelasting op de Pijper-, Haydn- en Lessinglaan te verminderen. In het geval er uit de studie Utrecht West mocht blijken dat er alternatieven beschikbaar waren die voldoende oplossend vermogen hadden, had deze knip kunnen komen te vervallen. Mocht de komende jaren in de praktijk blijken dat de verkeersbelasting op de PHL-laan voldoende vermindert, dan wordt de knip op de Thomas à Kempisweg niet ingevoerd 5) Zie punt B van de algemene onderwerpen. 6) Zie punt B van de algemene onderwerpen.

voldoende beseft wat de plaatsing van de knip betekent voor de bedrijven in dat gebied. ...[geanonimiseerd]... is namelijk, evenals de burens ...[geanonimiseerd]..., afhankelijk van het doorgaand verkeer. Dat betekent dat wij NIET ALLEEN bereikbaar dienen te zijn, maar dat doorgaand verkeer voor ons van levensbelang is. 7) Met een aantal bedrijven van de BKC heeft de Gemeente een Convenant gesloten met als doel vermindering van het vrachtverkeer over de Lessinglaan/Pijperlaan. Tot onze grote verbazing hoorden wij op de informatie avond dat er geen recente metingen beschikbaar zijn, in ieder geval niet bekend waren bij de aanwezige ambtenaren, over de luchtkwaliteit en verkeersbewegingen op de Lessinglaan/Pijperlaan nadat het Convenant gesloten was. Oftewel, is er nog wel een probleem met de luchtkwaliteit op de Lessinglaan-Pijperlaan? En zo ja, waar dan en in welke mate? 8) Met het plaatsen van de knip op de Thomas a Kempisweg zal de binnenring (boulevard) van Utrecht geen ring meer zijn. Het zal de enige plaats in de binnenstadsring zijn die afgesloten wordt. Volgens verkeersdeskundigen een absolute nachtmerrie! Verkeer laat zich niet altijd even goed leiden, zoals de plannen voorzien. Veel eerder zal het verkeer als een watervlek zijn eigen weg gaan zoeken door de kleinere wegen in de wijken rondom de knip. Met alle schadelijke gevolgen van dien m.b.t. milieubelasting in die wijken en grotere kans op ongelukken in die wijken. 9) De bewoners in de omliggende woonwijken van de Thomas a Kempisweg hebben reeds meerdere malen aangegeven dat zij niet de NOUW2 of de A2 zullen gaan gebruiken als de knip er komt. Dat zou namelijk voor hen betekenen dat zij zeer grote omwegen moeten gaan maken en de snelwegen op moeten, met alle files en verhoogde kansen op ongelukken als gevolg. Ook zullen zij veel meer kilometers moeten gaan maken wat zeer milieubelastend is. Oftewel men gaat de woonwijken in. 10) Het linksaf verbod op het 24 Oktoberplein is voor ons geen probleem. Dit zal zeker de verkeersintensiteit op de Lessinglaan/Pijperlaan gaan verminderen. 11) Waarom dan ook geen rechtsaf verbod op de Pijperlaan, bij het 24 Oktoberplein, naar de A2 toe? De voordelen zijn: a) Goedkoop te plaatsen. b) De binnenringboulevard blijft intact. c) Bewoners kunnen zich makkelijk tussen de wijken blijven verplaatsen. d) Bewoners en verkeer gaan veel minder (omweg) kilometers maken, wat zeer veel milieu voordelen heeft. e) Geen watervlek effect de woonwijken in. Door een rechtsaf verbod in te stellen op de Pijperlaan naar de A2 toe, zal het verkeer reeds op de Cartesiusweg rechtsaf slaan, de NOUW2 op naar de A2. Resultaat zal zijn een drastische verkeersvermindering op de	7) De resultaten van het convenant PHL-laan zijn inmiddels bekend en gecommuniceerd met de indiener van deze zienswijze. De resultaten van dit convenant zijn positief voor het aandeel vrachtverkeer op de PHL-laan. Er is echter ondanks deze positieve resultaten nog wel sprake van intensiteiten van het totale autoverkeer op deze route die uitkomen boven de maximale streefwaarde van 15.000 auto's per etmaal. Dit geldt ook in de situatie op langere termijn (2020 +). In het licht van deze hogere waarde zijn maatregelen zoals bijv. de knip Thomas à Kempisweg nog nodig om de gestelde streefwaarde te halen. 8) In het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is voor de route PHL-laan en de overige delen van de verdeelring gekozen voor een stadsboulevard. De beste optie is het herinrichten van de stadsring tot lokale boulevard, bedoeld om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken te faciliteren, waaronder ook bevoorradingsverkeer. De gemeente kiest voor een oversteekbare stadsring met beheersbare intensiteit. Dit betekent dat verkeer vanaf wijken buiten de RING en van buiten Utrecht geacht wordt via de RING te reizen. Bij punt 4 is reeds aangegeven dat de knip Thomas à Kempisweg pas dan wordt ingevoerd als uit monitoring blijkt dat de streefwaarden overschreden worden. 9) Volgens de gemeente zijn er niet veel alternatieven na introductie van de knip Thomas à Kempisweg dan gebruik van de NOUW2 en de A2 of NRU. Het spoor werkt als een natuurlijke barrière en is ter hoogte van de Amsterdamsestraatweg/Paardenveld te passeren. In het kader van ALU zijn echter ook daar maatregelen bedacht. Zie ook algemeen onderwerp B. over bereikbaarheid van Oog in Al en de Schepenbuurt 10) Uw opmerking is voor kennisgeving aangenomen. 11) De optie van een rechtsafverbod (al dan niet spitsgerelateerd) zou moeten worden doorgerekend om te bezien welke effecten dat heeft op het aantal vervoersbewegingen op de gevoelige trajecten. Uw suggestie wordt meegenomen bij de nadere uitwerking van het Ambitiedocument, waarin wordt uitgegaan van een fly-in bij het 24 Oktoberplein, wat betekent dat de aansluiting met de stadsring wordt losgekoppeld. Voor de relatie met de mogelijke knip op de Thomas a Kempisweg wordt verwezen naar punt B van de algemene onderwerpen
---	---

	Lessinglaan/Pijperlaan. Er zijn tegenwoordig voldoende technische hulpmiddelen om het rechtsaf verbod te handhaven, b.v. een fotocamera met kentekenregistratie. Het uiteindelijk resultaat zal zijn dat de knip op de Thomas a Kempisweg niet meer nodig is. Met deze zienswijzen/reacties hopen wij u voldoende stof mee te geven om uiteindelijk het juiste besluit te nemen door geen knip op de Thomas a Kempisweg te plaatsen, waardoor wij (en andere verkeersgerelateerde bedrijven in de naaste omgeving) geen schade door waardevermindering van ons bedrijf oplopen c.q. failliet kunnen gaan. Vanzelfsprekend zijn wij te allen tijde bereid tot een mondelinge nadere toelichting en uitleg.	
175	Idem 174	Zie de beantwoording van reactie 174
176	Hierbij mijn reactie op de plannen, gepresenteerd op 30 januari 2012 in de Pniëlkerk, die de verkeersdruk op Utrecht West moeten verminderen. 1. De oplossing die gekozen wordt: een doseerinstallatie ter hoogte van de Noordelijke Stadsas in Leidsche Rijn Centrum in 2018. De Hogeweidebrug is blijkbaar niet berekend op de te verwachten hoeveelheid verkeer in 2020–2030. Ik begreep op de informatieavond dat de Hogeweidebrug is aangelegd met de aanname dat de aanleg van de Spoorlaan en de ondertunneling van de Josephlaan door zou gaan. Op het moment dat deze plannen gelanceerd werden was al duidelijk dat daar bij inwoners van Utrecht veel weerstand tegen was. Een plan met veel haken en ogen wat na de verkiezingen door een nieuw College/Raadsleden moest worden over genomen. De gemeente had rekening moeten houden met de mogelijkheid dat deze plannen niet door zouden kunnen gaan. Vraag: Hoe kan het dan dat er een brug wordt aangelegd die, naar nu blijkt, de groeiende verkeersbewegingen die door de bouw van Leidse Rijn te verwachten waren, niet aan kan? De oplossing om auto's te dwingen de buitenring te kiezen is voorstelbaar maar leidt tot extra kilometers/verkeersbewegingen en dus tot meer CO2 uitstoot. Ik kan me niet voorstellen dat dit als een positieve, structurele oplossing wordt gezien in het kader van de luchtkwaliteit. Vraag: Wat is het standpunt van de gemeente hierover? 2. Eind 2012 wordt het linksaf verbod op de M.L. Kinglaan richting Pijperlaan effectief. Dit is een maatregel uit Nederlandse Samenwerkingsafspraken Luchtkwaliteit. Dit is nodig om te kunnen voldoen aan de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit. De kern van het probleem op de PHL laan, de te grote aantallen verkeersbewegingen, ligt in het feit dat de oude afslag 7 Oog in Al op de A2 naar het noorden is verlegd. Toen is de drukte op de PHL–laan begonnen. Inwoners van Oog in Al/Ronduit Weg hebben dit ook aangegeven bij de presentatie van de plannen van de NOUW 2. Het is ook duidelijk zichtbaar als je naar Amsterdam rijdt, de weg is vrijwel leeg, er wordt weinig gebruik gemaakt van deze afslag en vooral niet door mensen die naar de A2 naar het zuiden of naar de A12 gaan. Deze auto's nemen	1. Ten tijde van de planvorming van de Hogeweidebrug was sprake van een koppeling met de aanleg van een nieuwe verbindingsweg door Lage Weide (Spoorlaan). Op basis daarvan is door de gemeenteraad in 2003 een besluit genomen over een Hogeweidebrug met 2x1 rijstroken voor het autoverkeer. Nu de Spoorlaan is komen te vervallen en het college heeft gekozen voor een definitieve inpassing van de NOUW2 zijn de uitgangspunten veranderd. De functie van de brug is niet langer een interwijkverbinding, maar faciliteert een van de invalsroutes van de stad. 2. Herstel van de oude A2–afrit bij de DE is niet aan de orde, zie ook punt B van de algemene onderwerpen. Het Maatregelenpakket Utrecht West is specifiek gericht op het verminderen van de verkeersdruk op de westelijke verdeelring, maar sluit daarnaast aan bij de grotere ambitie van de stad Utrecht om het doorgaand autoverkeer over de binnenring te verminderen. Om te kunnen voldoen aan de luchtkwaliteitsnorm, maar ook om de stad nu en in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Hiervoor wordt het autoverkeer juist verplaatst naar de randen van de stad en wordt in de stad ruimte gecreëerd voor het gebruik van OV en fiets. De hoofdinvalsroute vanaf de A2 naar het centrum van de stad loopt via de M.L. Kinglaan, de fly-over 24 Oktoberplein en verder over de Graadt van Roggenweg. Uit de analyses blijkt echter dat een groot deel van het doorgaande autoverkeer richting

	allemaal afslag 8 via de PHL-laan. Dat is een probleem wat de gemeente willens en wetens heeft gecreëerd door afspraken te maken met Rijkswaterstaat over het verplaatsen van afslag 7 naar het noorden. Wat mij als inwoner van oog in Al bijzonder boos maakt is dat de gemeente ervoor heeft gekozen om in plaats van autodrukke op de snelweg de verkeersoverlast naar de wijk te verplaatsen. Met o.a. verslechtering van de luchtkwaliteit in de wijk als gevolg. Als de gemeente iets wil doen aan de verbetering van de luchtkwaliteit dan moet zij dat probleem aanpakken. Vraag: Kan de locatie van oude afslag 7 opnieuw in gebruik genomen worden zodat het verkeer vanaf de Vleutenseweg/Cartesiusweg op een zo snel mogelijke manier de stad uit geleid wordt? Een linksafverbod op de M.L. Kinglaan is het paard achter de wagen spannen en treft vooral de bewoners van Oog in Al die naar huis willen. Zij zullen nu massaal via de Mozartbrug de wijk in rijden (de zogenaamde Casinoroute). Ook sluipverkeer zal deze mogelijkheid gebruiken. Dit betekent een verslechtering van de luchtkwaliteit op de Mozartlaan en Everhard Meijsterlaan. Vraag: Heeft de gemeente zich dit gerealiseerd en hoe gaat zij dit probleem aanpakken? Daarbij is er een fietsbrug gepland die aanland in het Victor Hugoplantsoen en deze fietsroute krijgt een vervolg via de Everard Meijsterlaan richting Centrum. Er is afgesproken dat de E. Meijsterlaan een straat zal worden met fietsers in de voorrang. De grote stroom auto's zal de veiligheid voor alle verkeersgebruikers verslechteren. Vraag: Hoe wil de gemeente de grote aantallen fietsers komend van de fietsbrug (10.000 per etmaal volgens de berekeningen) en de te verwachten toename van het autoverkeer in de Everard Meijsterlaan na het linksafverbod M.L. Kinglaan veilig door deze straat loodsen.	het noordwesten eveneens gebruik maakt van deze afslag om vervolgens via het westelijk deel van de binnenring hun bestemming te bereiken. Dit leidt tot problemen met de luchtkwaliteit en de leefbaarheid in dit deel van de stad. Het linksafverbod van de M.L. Kinglaan moet voorkomen dat doorgaand autoverkeer via de binnenring blijft rijden, terwijl de aangewezen route loopt via de buitenring. Zie ook algemeen deel B. In de wijk West vinden diverse projecten plaats. De gemeente zet zich in om deze zoveel mogelijk in onderlinge samenhang te ontwikkelen en uit te voeren. Daarbij vindt regelmatig afstemming plaats over de verschillende onderwerpen, zoals de verkeerskundige consequenties van de projecten op elkaar en op de wijk.
177	Graag wil ik reageren op het maatregelenpakket Utrecht west. Oorzaak van de overbelasting met autoverkeer van de Josephlaan, de Cartesiusweg en het PHL traject ligt in de verlegging van de Douwe Egberts afrit van de A2 naar de NOUW2. Hierdoor zijn de wijken in Utrecht Noord West praktisch afgesloten geraakt van de A2. De lange route en vele stoplichten op het NOUW2 traject zorgen ervoor dat forenzen bewoners van Zuilen en Overvecht dagelijks de A2 richting het zuiden het snelst en kortst kunnen bereiken via het PHL traject. De voorgestelde variant 4A zal geen oplossing bieden voor dit probleem en waarschijnlijk zelfs de belasting vergroten van de westelijke binnenring. Verkeer vanuit Leidsche Rijn richting Overvecht is minimaal. Daarom zal een doseerinstallatie geen enkel effect hebben op de overbelasting van de binnenring. Variant 2B uit het Rapport benuttingsvariant Utrecht 2030 zal wel de binnenring ontlasten en garanderen dat de Josephlaan, de Cartesiusweg en	Uit de modelanalyses is gebleken dat er relatief veel autoverkeer tussen Leidsche Rijn en Overvecht/Noordwest gebruik maakt van de route door Leidsche Rijn Centrum en de Cartesiusweg/St Josephlaan. Door dit verkeer te dwingen een andere route te kiezen via de NRU worden de Cartesiusweg/St. Josephlaan ontzien. Variant 2B is afgefallen omdat hierdoor sluiproutes ontstaan via woonstraten als de Julianaparklaan, Lessepstraat en de Sweder van Zuylensstraat. In het maatregelenpakket voor Utrecht West gaat de gemeente er vanuit dat Noordwest ook via de Norbruislaan is aangesloten op de NRU en ook als alternatief voor het bestemmingsverkeer naar deze wijk fungeert. Het aanleggen van extra infrastructuur, zoals een aansluiting van de Amsterdamsestraatweg op de NRU is geen onderdeel van het huidige beleid, omdat de gemeente heeft gekozen voor de benutting van de bestaande infrastructuur en niet voor het aanleggen van extra infrastructuur. Autoverkeer vanuit het zuiden kan ook gebruik maken van de NRU –

het PHL traject een wijkontsluitingsbestemming krijgen en niet de functie van rondweg. Blijft het probleem van de ontsluiting van de wijken in Noordwest naar de A2. Mijn voorstel is dit knelpunt als volgt op te lossen. Verkeer vanuit Utrecht Noordwest richting Amsterdam wordt via de Amsterdamse straatweg of de Burgemeester Norbruislaan naar de Noordring geleid. Hiervoor dient de Amsterdamsestraatweg bij voorkeur ter hoogte van de sportvelden met de Burgemeester Norbruis of de Sweserengseweg met een doorgaande weg te worden verbonden. Verkeer richting het zuiden wordt via de Brilledreef en de Kardinaal de Jongweg of de Einsteindreef naar de A27 geleid. Hiertoe dient de doorstroming op deze wegen te worden verbeterd door aanpassing van de stoplichten afstelling (groene golf) of vervanging door rotondes. Zie de tekening in de bijlage voor verdere verduidelijking. Samenvattend. Door te kiezen voor variant 2b en een verbeterde doorstroming en bewegwijzering vanuit Utrecht Noord west naar de A2 en de A27 en omgekeerd kan zowel Utrecht Noord west ontsloten worden naar de snelwegen als de westelijke binnenring ontlast worden. Zie bijlage	Norbruislaan. Hiervoor is een opwaardering van de Brilledreef en Kardinaal de Jongweg niet nodig. Zeker als de NRU (gemeentelijk deel) is opgewaardeerd tot volwaardig onderdeel van de RING Utrecht.
--	--



178

Graag zou ik als bewoner van Welgelegen (Deliuslaan 38) bezwaar willen maken tegen het plan om een linksafverbod vanuit de Martin Luther Kinglaan richting De Pijperlaan te realiseren (onderdeel uit het maatregelenpakket Utrecht West) in 2012. Sinds enige tijd is de Beneluxlaan afgesloten i.v.m. de aanleg van de fly-over, en als gevolg daarvan is de leefbaarheid in onze straat "Ravellaan/Deliuslaan" ernstig verslechterd. Een linksafverbod op de M.L. Kinglaan zou dit met een grote factor (4?) verergeren aangezien al het bestemmingsverkeer voor Oog in Al dan van de A12/A2 via onze straat rijdt. Onze straat kan deze verkeersstroom simpelweg niet aan. Het plan zou de Lessinglaan ontlasten en onze straat ontregelen. Dus het is geen oplossing van een probleem, maar een verplaatsing van een probleem. Daarnaast maak ik mij grote zorgen over de volgende aspecten:

- Geluidsoverlast.
- Veiligheid (ook i.v.m. plan om Oog in Al als fietsader te laten functioneren) en aanwezigheid van scholen in onze straat.

Zie punt B van de algemene onderwerpen over het linksafverbod.

De afsluiting van de Beneluxlaan is inderdaad een tijdelijke maatregel in verband met de aanleg van de fly-over. Voor meer informatie kunt u terecht op de website van het 24 Oktoberplein: www.utrecht.nl/24oktoberplein

	–Filevorming bij de vernauwing. –Fijnstof. Ik verzoek u dan ook met klem het linksafverbod niet in te stellen. Graag verneem ik uw reactie.	
179	Ik was helaas niet in staat om de bijeenkomst op maandag 30 januari in de Pniëlkerk bij te wonen. Ik heb geprobeerd uit de uitgebreide informatie over de nieuwe situatie wat wijzer te worden maar dat valt niet mee. Uw plannen om via regulatie en knippen een betere verkeersregeling op de 3 hoofdwegen n.l. De Vleutenseweg, de Lessinglaan en de Cartesius/ Josephlaan te krijgen lijkt mij niet te gaan voldoen voor de uit te werken plannen. Wel kan de Lessinglaan wat minder verkeer krijgen als de knip op de Spinozabrug wordt ingevoerd maar dat geeft zeker weer meer verkeer op de Vleutenseweg waar veel gezinnen wonen. Een duidelijk ander alternatief via de Spoorlaan is van de kaart geveegd, deze oplossing zou het probleem ook niet direct oplossen maar zeker meer effect kunnen hebben dan al de huidige oplossingen. Is er nu geen planoloog te vinden die de ruimte weet te vinden voor een goede afvoer evenwijdig met de Amsterdamsestraatweg? Fly-over bij Oog in Al: Deze dure aanleg zal straks zeker zijn voordeel op gaan leveren voor afvoer van verkeer uit de stad. Hier zal dan ook goed gebruik van gemaakt moeten worden. Gezien het feit dat hier haast geen gezinswoningen zijn, lijkt het mij niet zo moeilijk om juist hiermede het verkeer op de Vleutenseweg te ontlasten door b.v. een verbod voor alle vrachtwagens af te slaan naar de Vleutenseweg en deze alleen via de fly-over naar de A2 e.o. de Ring Utrecht te laten rijden, bovendien valt te overwegen al het verkeer komend vanuit de Daalse tunnel via een knip om te leiden naar de Meernbrug . Als straks de rijstroken van de A2 door gebruik van de nieuwe tunnel verdwenen zijn en dan Leidsche Rijn verder wordt gerealiseerd ter hoogte van de tunnel wat denkt u dan wel wat er allemaal vanuit Leidsche Rijn de Stad uit of in moet? Er zijn duidelijk 2 grote missers gemaakt en die zijn niet makkelijk meer op te lossen, 1. De tunnel had naar het westen 250 meter korter moeten zijn. 2. De nouw aan de kant van Maarssenbroek is voor niks gemaakt, wordt heel weinig gebruik van gemaakt. En de mouw aan de Leidsche Rijn kant had ook anders gekund. Al met al blijft het een groot probleem en zonder rigoureuze veranderingen zal daar in de toekomst geen oplossing voor komen. Het laatste woord is hierover nog niet gesproken.	Het is inderdaad complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen. Ook is het moeilijk voor te stellen hoe de infrastructuur er straks uit zal zien, als daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. De huidige situatie is in het geval van Leidsche Rijn op veel plaatsen namelijk nog een tijdelijke situatie, waarin door de jaren heen wordt toegewerkt naar het eindbeeld (zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document). Om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad ook in de toekomst te kunnen blijven waarborgen, kiest de gemeente ervoor om niet langer nieuwe wegen aan te leggen, maar beter gebruik te maken van de bestaande wegen. Dit in samenhang met een beter en aantrekkelijker OV- en fietsnetwerk, dat mensen moet verleiden om voor vervoersbewegingen binnen de stad de auto wat vaker te laten staan. Zie ook punt C en punt D van de algemene onderwerpen, Het college heeft in haar collegeprogramma aangegeven geen extra infrastructuur aan te leggen en de beschikbare infrastructuur beter te benutten. In het licht van dit collegeprogramma past geen alternatieve afvoer evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg. Een knip op de Spinozabrug is in een eerder stadium reeds onderzocht (in het kader van ALU 2009). Uit dit onderzoek bleek dat de route Graadt van Roggenweg – Vleutensebaan als alternatief fungeren voor de PHL-laan. Dit betekent concreet het verschuiven van de problemen en is daarom toentertijd afgefallen. Uw voorstel maakt in grote lijnen onderdeel uit van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Hierin wordt de route via het 24 Oktoberplein en de Graadt van Roggenweg de route waar het centrumgericht autoverkeer wordt gefaciliteerd (d.m.v. een ‘fly-in’). De aansluiting met de stadsring wordt dan losgekoppeld. In het mobiliteitskader wordt het wegennet verder uitgewerkt. U kunt deze ontwikkelingen volgen via de website: www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar. Met deze ambitie blijft sprake van een overschrijding van de streefwaarden voor de auto-intensiteiten op de route PHL-laan en de Cartesiusweg/St Josephlaan. De doseerinstallatie bij Leidsche Rijn Centrum en moet ervoor zorgen dat ook op deze route de streefwaarden gehaald worden. Met een kortere tunnel had een (groot) deel van Leidsche Rijn Centrum niet ontwikkeld kunnen worden. Met de maatregelen zoals deze nu zijn opgenomen in de studie Utrecht West neemt het gebruik van de NOUW2 zeer sterk toe.
180	Wij beginnen onze reactie graag met een verwijzing naar de ambitie van de gemeente Utrecht. UTRECHT ZET IN OP MEER HERKENBAARHEID Utrecht is dé bron van	Het college heeft met het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar een integraal verkeersplan voor heel Utrecht opgesteld om de stad ook in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden, zie de algemene informatie vooraan dit

authentiek talent rondom kennis en cultuur en het is de hoogste tijd dat dit zowel (inter) nationaal als regionaal sterker herkend en uitgedragen wordt. Op de langere termijn levert dat sociaal, cultureel en economisch voordeel op voor de hele stad. Bovenstaande kan alleen worden gerealiseerd als Utrecht een bereikbare en leefbare stad is. Daarom zetten wij onze zienswijze op de voorgestelde maatregelen 'bereikbaarheid van Utrecht (West)' graag voor u uiteen. Doel bewoners en gemeente Het doel dat we met zijn allen (bewoners en gemeente) nastreven is dat de leefbaarheid in Utrecht (West) minimaal voldoet aan de gestelde normen, maar de ambitie is om de leefbaarheid zo optimaal mogelijk te maken. Integraal verkeersplan Om het doel te bereiken is een integraal verkeersplan een vereiste. Dit plan moet rekening houden met alle geplande werkzaamheden: – Fietsbrug over Amsterdam-Rijnkanaal – Fly-over 24 oktober – Linksafverbod 24 oktoberplein – Groei Leidsche Rijn – Nieuwbouw woningen / appartementen Meyster's Buiten – Multifunctionele accommodatie Cereol, o.a. BSO + schoollokalen, gymzaal, bibliotheek – Bouw grote supermarkt in de Handelstraat met parkeergarage – Nieuwbouw woningen Welgelegen Dit plan moet met een frisse blik worden opgesteld en daarbij moet het verleden en heilige huisje worden losgelaten. Daarom stellen we voor dat er een wethouder komt die zich alleen bezig houdt met verkeer en zo een 'Deltaplan Verkeer Utrecht' opstelt en uitvoert. Huidige situatie Sinds de sluiting van de A2 afrit Oog in Al is het verkeer op de route Pijper/Haydn/Lessinglaan (PHL-route) van 15.000 auto's per etmaal toegenomen tot 20.000 per etmaal. Dit komt omdat de automobilisten vanuit Overvecht en omstreken hun weg zoeken naar de A2 in zuidelijke richting, via de wijk oog in Al. De PHL-route is nooit ontworpen als binnenring maar als wijkontsluitingsweg. Door het ontbreken van een integraal verkeersplan zijn we in de huidige situatie aanbeland van grote overlast en frustratie, te weten: – Dagelijks file in beide richtingen op de PHL-route. – Dit zorgt voor geluidsoverlast – Dit levert vervuiling en stank op – Het bemoeilijkt het oversteken – Er ontstaat een onveilige situatie bij het oversteken – Verkeer dat veel te snel rijdt (met name buiten de file periode in de	document. De gemeente vindt de huidige situatie op de PHL-laan eveneens onwenselijk en heeft zodoende in 2009 het Maatregelenpakket Utrecht West vastgesteld om hier verandering in te brengen. De verschillende maatregelen moeten ervoor zorgen dat vanaf 2015 wordt voldaan aan de geldende normen voor luchtkwaliteit en de afgesproken leefbaarheidsnorm. De maatregelen uit 2009 sluiten aan bij de stadsbrede aanpak om verkeer tussen de wijken meer en meer via de buitenring af te wikkelen en de binnenring –op termijn– om te vormen tot een stadsboulevard, vooral gebruikt door bestemmingsverkeer. Zie punt B van de algemene onderwerpen over het linksafverbod M.L.Kinglaan en de oude A2–afrit Utrecht West. Hoewel de realisatie van Leeuwenstein Noord nog enige tijd op zich kan laten wachten, kiest de gemeente niet voor een nieuwe invalsweg via het tracé van de voormalige A2. Het belangrijkste argument hiervoor is dat dan alleen sprake zou zijn van een tijdelijke oplossing voor de westelijke verdeelring, die op het moment dat Leeuwenstein Noord wordt gerealiseerd alsnog komt te vervallen. De gemeente kiest met de Benuttingsvariant voor een oplossing die ook in de toekomst kan blijven functioneren. De afwikkelingscapaciteit op Hooggelegen zou door een extra aansluiting via de voormalige A2 worden beperkt. Kort gezegd: in de huidige situatie komt autoverkeer voor Oog in Al vooral via de A2 zuid en slaat het rechtsaf de M.L. Kinglaan op. Deze rechtsafbeweging kan relatief lang groen krijgen omdat er weinig conflicten zijn met andere richtingen. Bij een route vanaf de afrit A2 zuid, rechtdoor over Hooggelegen zal deze richting moeten worden gefaciliteerd in de regeling (is nu nl. niet beschikbaar). Deze rechtdoorgaande beweging kent veel meer conflicten met andere richtingen en zal dan ook de capaciteit sterk beïnvloeden. Met betrekking tot uw suggestie voor de korte termijn: Uiteraard zijn er technieken die het mogelijk maken om specifieke doelgroepen te faciliteren. Hier zitten echter haken en ogen aan en doen zich de nodige vragen voor: – Hoe weet de gebruikte techniek, wanneer een voertuig bestemmingsverkeer is? Voor bewoners is dit duidelijk, maar bezoek is in principe ook bestemmingsverkeer. – Hoe wordt de handhaving geregeld? Uit eerdere contacten met onder meer het Openbaar Ministerie (OM) is gebleken dat handhaving via bijvoorbeeld camerabewaking aan stringente voorwaarden is gebonden en bovendien bij het OM geen capaciteit is voor het verwerken van (een bulk aan) overtredingen uit geautomatiseerde systemen. Vooralsnog maken dergelijke technieken dan ook geen onderdeel uit van het maatregelenpakket en zet de gemeente vooral in op een beter gebruik van de infrastructuur in plaats van te focussen op technische systemen, waarvoor we voor bijv. de handhaving afhankelijk zijn van andere organisatie.
--	--

avond). Laten we leren van het verleden en het nu goed regelen zodat Utrecht aantrekkelijk blijft als vestigings- en bezoekstad en zo haar concurrentiepositie verstevigd. Utrecht als Winning City! Voorgestelde maatregelen gemeente Wij vinden de maatregelen die de gemeente nu voorstelt lapmiddelen, die niet genoeg effect sorteren en dus geen bijdrage leveren aan betere leefomstandigheden in Utrecht West en in het bijzonder Oog in Al. Wij missen een integraal verkeersplan dat rekening houdt met alle geplande werkzaamheden. Hieronder wordt uiteengezet welke invloeden de geplande ontwikkelingen hebben: – Fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal. Deze heeft invloed op de doorstroming en veiligheid op de PHL-route. Door de toename van het aantal fietsers dat de PHL moet kruizen. – Fly-over bij het 24 oktoberplein – Linksafverbod. Dit zal het sluipverkeer in de hand werken en frustreert bewoners van Oog in Al om in hun eigen woonwijk te komen. Zij worden gedwongen 10 km om te rijden met alle extra uitstoot van dien! Dit is geen structurele oplossing! De Pijper/Haydn/Lessinglaan zal intensief gebruikt worden. Dit zal alleen nog maar toenemen als het 24 oktoberplein af is omdat zo de afwikkeling vanaf de PHL route makkelijker wordt voor auto's. – Groei Leidsche Rijn en auto bewegingen in het algemeen – Door onderstaande ontwikkelingen neemt het aantal verkeersbewegingen in Oog in Al sterk toe: – Nieuwbouw woningen / appartementen Meyster's Buiten – Multifunctionele accommodatie Cereol, o.a. BSO + schoollokalen, gymzaal, bibliotheek – Bouw grote supermarkt in de Handelstraat met parkeergarage – Nieuwbouw woningen Welgelegen Ons voorstel voor een oplossing Wij zijn tegen een linksafverbod op het 24 oktoberplein. Het verbod verslechtert de bereikbaarheid van de wijk voor bewoners. Het dwingt ons om 10 km om te rijden! Wij pleiten vurig voor een goede structurele oplossing die toekomstbestendig is (minimaal 50 jaar). Om het verkeer uit Overvecht e.o. een goed alternatief te bieden richting de A2 in zuidelijke richting stellen we voor om het oude tracé van de A2 te gebruiken. Dit is de enige juiste plek voor het verkeer, dat als bestemming de A2 heeft. In de oude situatie reed het verkeer daar al. Het is uiterst curieus om verkeer dat op de snelweg hoort door een druk bewoonde wijk te laten rijden. Dit kan nooit de bedoeling zijn geweest! Het gebruik van het oude tracé levert de volgende voordelen op:	Met betrekking tot uw verzoek om een integraal verkeersplan voor wijk West: in de wijk West vinden diverse projecten plaats. De gemeente zet zich in om deze in onderlinge samenhang te ontwikkelen en uit te voeren. Daarbij vindt regelmatig afstemming plaats over de verschillende onderwerpen, zoals de verkeerskundige consequenties van de projecten op elkaar en op de wijk. Met betrekking tot uw suggestie over de Hogeweidebrug: De HOV-banen zijn aangelegd om het openbaar vervoer vrij baan te geven en daarmee een goed en snel alternatief te vormen voor de auto. Medegebruik van de busbanen door auto's doet daar afbreuk aan. Gezien de frequentie waarmee de bussen rijden zal dit bovendien niet passen. Uit de analyse van de autoverkeersgegevens blijkt daarnaast overigens dat er relatief weinig verschil is tussen de intensiteiten de stad in en de stad uit. Deze stromen zijn in de ochtend- en avondspits gelijkwaardig.
--	--

– Een snellere doorstroming van het verkeer over de westelijke binnenring > minder files en dus minder uitstoot en lawaai. – Hergebruik van het tracé. In dit stuk weg is 30 miljoen geïnvesteerd. De geplande woningbouw op de plek van het oude A2 tracé is de komende 10 jaar niet realiseerbaar i.v.m. de heersende economische crisis. Er zijn genoeg bouwlocaties in Leidsche Rijn die eerder ontwikkeld kunnen worden. Omdat het verkeer aan de ene kant door de landtunnel wordt ingeklemd en aan de andere kant door het Amsterdam Rijnkanaal is de overlast voor Leidsche Rijn en Oog in Al het geringste. Een tegenargument voor deze oplossing vanuit de gemeente is dat het verkeersplein Hooggelegen op dit moment al aan zijn maximale capaciteit zit. Dit argument is niet valide omdat de auto's die nu via Oog in Al en het 24 oktoberplein naar Hooggelegen rijden straks via het oude A2 tracé rijden. Per saldo blijft het aantal autobewegingen dus gelijk. Schatplichtig Wij vinden dat de gemeente schatplichtig is om het oude tracé te gebruiken ter compensatie van de jaren overlast (reeds 4 jaar) die Oog in Al heeft door het afsluiten van de A2 afrit Oog in Al. En tegen de tijd dat het A2 tracé in gebruik wordt genomen zitten we waarschijnlijk al op 6 jaar overlast. Door deze oplossing wordt het verkeer gesplitst tussen 'A2 verkeer' en 'stadsverkeer', zodat op beide wegen de verkeersstromen in balans zijn en de overlast gelijk verdeelt is en niet dat Oog in Al ten gunste van het woongenot van de nieuwe bewoners aan de overkant van het ARK alle overlast moet dragen. Korte termijn Totdat bovenstaande is gerealiseerd verwachten we dat er op korte termijn alleen nog maar bestemmingsverkeer over de PHL mag rijden. Dit kan met de moderne technieken worden ingericht. Mocht dit niet mogelijk zijn dan stellen we een knip voor bij de Majellaknoop. Terwijdebrug De capaciteit van de 'gele brug' moet worden verhoogd door efficiënter gebruik te maken van de brug. De busbaan wordt relatief weinig gebruikt. Maak hem bijvoorbeeld zo dat de bus van een baan gebruik maakt i.p.v. twee. Zo kan in de ochtend de rijbaan die dan vrij komt worden gebruikt voor het verkeer dat de stad uit gaat en 's middag voor het verkeer dat de stad in gaat. Tot slot Graag melden wij ons aan om zitting te nemen in de commissie die het integrale verkeerplan gaat opstellen. Verder: wij weten ons gesteund door vele wijkbewoners. Zij kijken met ons reikhalzend uit naar de eerstvolgende raadsverkiezingen, om een stem uit te brengen op een partij die wel daadkracht en visie toont om de verkeerssituatie aan te pakken. In de	
---	--

	tussentijd gaan wij verder met het mobiliseren van medestanders om een duidelijk signaal af te geven dat de huidige aanpak vanuit de politiek en de gemeente niet langer kan. Er moet op korte termijn iets gebeuren! Via de LinkedIn groep 'Oog in Al' (reeds 421 leden) zullen wij dit document verspreiden en zo nog meer draagvlak creëren om actie vanuit de gemeente op – korte termijn – af te dwingen.	
181	Wij zijn tegen de plannen van 4B aangezien het autoverkeer en zulke maten toe zal nemen dat de leefbaarheid die er is teveel zal worden aangetast. Wij zelf wonen in het nieuwe complex aan de pretoriadreef (Loevenhout, parallel aan de Einsteindreef) en de leefbaarheid in het complex zelf is al zeer twijfelachtig met betrekking op geluidshinder en dan zou dat door de te nemen maatregelen met het verkeer nog beroerder worden, en dan nog niet eens gesproken over de eventuele luchtkwaliteit die dan in twijfel getrokken word. Wij snappen best dat u een oplossing zoekt voor het probleem alleen wij denken dat dit het niet is, helaas. Bedankt voor uw tijd om deze mail te lezen.	De maatregelen in het kader van Utrecht West hebben geen effecten op de verkeersintensiteiten op de Einsteindreef, zoals ook te zien is in bijlage 3 van de Rapportage benuttingsvariant Utrecht West 2030. Op de langere termijn (2020+) is er wel sprake van een autonome groei van het autoverkeer ten opzichte van de huidige situatie, maar dit komt door de verdere groei van de stad Utrecht en de landelijke groei van het autoverkeer. Zie ook het antwoord bij reactie 151.
182	Vol ongeloof heeft ...[geanonimiseerd]... kennis genomen van het maatregelenpakket Utrecht West. Ook verbazen wij ons er over dat hiervoor middels een consultatie steun wordt gezocht bij de bevolking. Het democratisch gehalte van deze actie, waarbij een inhoudelijk vaag informatiebulletin wordt verspreid in een buurt die al jaren in toenemende mate overlast ondervindt van een in het verleden genomen onbegrijpelijk verkeersbesluit vinden wij beneden peil. We doelen hier op de situatie die is ontstaan door het besluit om de centra aansluiting op de A2 (beter bekend als de Douwe Egberts afslag) enkele jaren geleden te laten verdwijnen, kort voor of nadat daar (15 jaar te laat) eindelijk een fatsoenlijke brug over het Amsterdam Rijn Kanaal was aangelegd. Verkeer dat nu vanaf de A2 over 'de gele brug' de stad in wil rijden wordt eerst slalomend over de Lage Weide geleid om vervolgen via zes verkeerslichten alsnog op de Cartesiusweg uit te komen. Het is daarom niet vreemd dat veel verkeer de Zuilense Ring verkiest om via de N404 (Norbruislaan, Prins Bernhardlaan, Van Egmondkade) de Amsterdamsestraatweg/ Cartesiusweg te bereiken. Hierdoor is de verkeersdruk op die wegen en daarmee de overlast voor omwonenden de laatste jaren schrikbarend toegenomen. Bovendien moeten veel wijkbewoners extra kilometers rijden en verkeerslichten trotseren om op dat punt van de A2 te komen. Wij vragen ons af of de gemeente en de plannenmakers de toegenomen verkeersdruk op dit traject (N404 etc.) hebben gemeten (blijkt niet uit de plannen; deze gaan alleen over de overlast op het traject Haydnlaan/Lessinglaan/Pijperlaan); kunnen uitleggen of de maatregelen, waarbij een verkeersregelininstallatie aan de andere kant van de gele brug wordt geplaatst, zou leiden tot een afname	In de punten B en D van de algemene onderwerpen wordt uitgelegd waarom de voormalige afrit Utrecht West is komen te vervallen en wat de gevolgen van het MUW zijn voor andere delen van de stad. 1+2) In de bijlagen van de Rapportage benuttingsvariant Utrecht West 2030 zijn de intensiteiten en de milieuaspecten van de verschillende varianten gepresenteerd. De effecten op de N404 zijn goed vergelijkbaar met de Norbruislaan. Het klopt dat deze wegen meer verkeer te verwerken krijgen en niet, zoals bij punt 2 in de reactie, een afname van verkeersdruk in Zuilen. Uit de analyse van de verkeersgegevens blijkt dat echter dat er ten opzichte van de huidige situatie (2010) een afname van autoverkeer is op de Van Tuylkade en een gelijkblijvende intensiteit op de Amsterdamsestraatweg-noord. Dit is voor een belangrijk deel het effect van maatregelen die de komende jaren moeten worden getroffen in het kader van ALU 2009. Het gaat hierbij onder andere om de maatregel knip Paardenveld. 3. De luchtkwaliteit op het bedoelde traject in Zuilen zal in de jaren na 2015 voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Bij het opzetten van het luchtmeetnet is een systematiek gekozen, waarbij verdeeld over de stad circa 40 meetpunten zijn gesitueerd, enerzijds langs drukke straten en anderzijds langs minder drukke straten en om de stadsachtergrond te monitoren. Gezien het beschikbare budget zijn er niet meer meetpunten gekozen.

	van de verkeersdruk in Zuilen (N404 etc.) en hoe dat dan te verklaren is. een inschatting hebben gemaakt van de luchtkwaliteit rond bedoeld traject in Zuilen (waarom is daar geen meetpunt van het luchtmeetnet, of wordt hier weer de tactiek gehanteerd van: zolang je niet meet zal het wel meevallen). Of de maatregelen voor een verkeersregelininstallatie een acceptabele oplossing zou zijn kunnen we niet beoordelen omdat er inhoudelijk over de studie, behalve de uitkomsten, niets vermeld wordt. Maar mocht hier, ondanks het feit dat de lucht in deze stad al 'schoon gerekend' is, toch sprake zijn van een probleem dan vragen wij ons af waarom deze maatregelen niet veel sneller kunnen worden uitgevoerd. We nemen aan dat plaatsing van een paar verkeerslichten waarmee wordt voorkomen dat verkeer uit Leidsche Rijn de stad in rijdt (was de brug daar trouwens ook niet voor bedoeld?) binnen enkele maanden mogelijk is. Waarom dan gewacht tot 2018? Kortom, nog veel vragen voor ...[geanonimiseerd]....	De planning is mede afhankelijk van de realisatie van de definitieve verkeersstructuur in en om Leidsche Rijn Centrum. Zie punt A van de algemene onderwerpen en de algemene uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document.
183	L.S., Naar aanleiding van informatie op de website over de maatregelen inzake de bereikbaarheid Utrecht West willen wij als ...[geanonimiseerd]... graag reageren. het voornemen om een linksaf verbod in te gaan stellen vanaf de A2 – rotonde van het 12-oktoberplein richting Joseph Haydnlaan bemoeilijkt de bereikbaarheid van onze organisatie en de overige huurders in ons pand. Onze organisatie is een dienstverlenende organisatie met veel bezoekers uit het hele land, die deels gebruik maken van het openbaar vervoer, maar ook heel veel niet, mede gezien de toch wel hoge leeftijd van een groot deel van onze bezoekers en de vaak niet goede OV voorzieningen in de woonplaatsen van onze bezoekers en/of werknemers. Onze werknemers (± 400) komen dagelijks uit het hele land om in Utrecht de werkzaamheden te verrichten en het gebruik van het OV wordt weliswaar door onze organisatie geadviseerd voor onze werknemers, maar is vaak ook niet realiseerbaar gezien de afstanden die veel werknemers dagelijks af moeten leggen. Indien besloten wordt tot het instellen van voornoemde linksaf verbod moeten wij onze werknemers (± 400) en vele bezoekers (gemiddeld 100 tot 150 per dag) door de stad om gaan leiden naar ons pand. Ik neem aan dat dit niet de bedoeling zal zijn.	Zie punt B van de algemene onderwerpen.
184	...[geanonimiseerd]... tekent hierbij bezwaar aan tegen de verkeersmaatregelen Utrecht West die de gemeente Utrecht meent te moeten nemen. Bezwaar wordt aangetekend om o.a. de volgende redenen: - De 'oude' stad Utrecht en het nieuwe Leidsche Rijn zouden volgens de oorspronkelijke plannen één stad vormen. Over de nieuwe tunnel heen: de bewoners van de 'oude' stad Utrecht zouden met veel plezier naar de nieuwe wijk Leidsche Rijn gaan en de bewoners van de nieuwe wijk Leidsche Rijn zouden met veel plezier de 'oude' stad gaan bezoeken. Echter de gemeente Utrecht denkt daar nu kennelijk anders over. Deze twee delen van Utrecht	Zie de beantwoording van reactie 173.

zullen met de nieuwe verkeersmaatregelen altijd twee aparte steden blijven. Immers men heeft geen zin om ver te moeten omrijden om ´even´ de andere kant te bezoeken. Met de nieuwe verkeersmaatregelen wordt het plan van één stad in de prullenbak gegooit. - De wijk Oog in Al – en met haar ook de naburige straten – wordt met deze maatregelen een “onbereikbare” wijk, met name vanuit de kant van Leidsche Rijn en de bewoners van de wijk Oog in Al zelf, worden door de knip op de T.A.Kempislaan afgesneden van doorgaande routes naar o.a. de wijken Zuilen en Overvecht. - Het zwembad "De Hommel" wordt moeilijk bereikbaar. Bekend is dat dit recreatie/les/doelgroepen bad voor vele doeleinden gebruikt wordt en niet alleen door de bewoners van Oog in Al. Dit bad is voor de stad Utrecht en haar verre omtrek een belangrijk gegeven. Het zou kapitaalvernietiging zijn als dit bad moeilijk bereikbaar zal worden en heel velen zullen hier mede de dupe van worden, wat echter wel het gevolg zou zijn met de mogelijke nieuwe verkeersmaatregelen voor Utrecht West. - Door de gemeente Utrecht wordt voor het nemen van de verkeersmaatregelen aangevoerd dat de luchtkwaliteit in deze wijk slecht is. Inderdaad de luchtkwaliteit rond de Lessinglaan is de laatste jaren sterk achteruit gegaan omdat de gemeente en/of cq Rijkswaterstaat heeft gemeend de op/afrit langs Douwe Egberts richting de A2 (o.a. maar zeer belangrijk: richting Amsterdam) i.v.m. de aanleg van de tunnel te moeten afsluiten. Waarom wordt er niet opnieuw een van de reeds bestaande parallelwegen langs de tunnel aangelegd als directe aanvoeroute naar de A2? De luchtkwaliteit van en rond de Lessinglaan zal hiermee aanzienlijk verbeterd worden!! Immers de automobilist voelt er niets voor om de A2 pas op te kunnen rijden langs een omweg via Maarssen en kiest er derhalve voor om over de Lessinglaan via Hooggelegen rechtstreeks de A2 op te kunnen rijden. De drukte op de Lessinglaan zal derhalve richting de A2 niet afnemen: met de knip in de T.A. Kempislaan zal deze zelfs toenemen. Tijdens de informatieavond werd gezegd dat de autobewegingen aan beide kanten van de Lessinglaan bij elkaar werden opgeteld. Als het aan de ene kant drukker wordt en aan de andere kant niets meer blijft de optelsom toch dezelfde en hebben de mogelijke nieuwe verkeersmaatregelen geen enkel effect. Het verkeer over de nieuwe fly-over mag kennelijk wel met haar luchtverontreiniging rechtstreeks de stad Utrecht in en zal om de een of andere reden links en rechts niets achterlaten (??) In welk model staat dit beschreven? Worden de bussen ook tegelijk met de nieuwe verkeersmaatregelen voor nieuwe vervangen? Immers zoals al vaak bericht: de bussen die in en rond de stad Utrecht rijden zijn de grootste luchtverontreinigers in de regio. - De gele brug ligt er pas een paar jaar maar schijnt nu al niet meer	
--	--

	berekend voor het verkeer vanuit de richting Leidsche Rijn. (??) Is het niet bijzonder vreemd voor een nieuwe brug die neergelegd is in het kader van een forse uitbreiding van de stad Utrecht – die al meer dan 20 jaar van voorbereiding kent –, dat die brug nu al niet berekend lijkt te zijn voor het te verwachten verkeer? Waar zijn de zo graag door de gemeente Utrecht naar voren gebrachte modellen gebleven die deze brug berekend hebben voor een goede ‘Oud-Nieuw’ verbinding?? Volgens de plannen komt er nu een doseersysteem naar de gele brug. Zal die dan niet leiden tot files? Het is toch bekend dat files de luchtkwaliteit niet ten goede komen? Stapt de autobezitter uit zijn auto om niet in deze file te komen te staan? Gaat de autobezitter kilometers omrijden om in de ‘oude’ stad Utrecht te kunnen komen? De gemeente Utrecht vraagt er met de eventuele verkeersmaatregelen om dat de autobezitter overgaat tot sluiproutes. Is dat bevorderlijk voor de luchtkwaliteit? De gemeente Utrecht spreekt in haar voorlichtingsavonden van ‘modellen’. Waar waren de modellen enkele jaren geleden dan (modellen van afschaffen parallelweg naar A2, modellen van de gele brug, modellen van de luchtkwaliteit)? Hoe betrouwbaar zijn de modellen van de gemeente Utrecht als deze nu al niet meer blijken te kloppen? Waarom zouden de nieuwe modellen nu wel kloppen? De modellen van de luchtkwaliteit in Utrecht schijnen ook nog steeds niet te kloppen, waarom dan met deze eventuele maatregelen opeens wel? Hoe staat het met de luchtkwaliteit elders in de stad Utrecht? Is de gemeente Utrecht niet al eerder met haar utopische plannen van een autoarme wijk bij de bouw van Leidsche Rijn, tot de ontdekking gekomen dat de autobezitter er niet over denkt om zijn auto te laten staan? Heeft de gemeente Utrecht nog steeds de utopie dat zij de autobezitter kan dwingen? Waarom wordt er – als de gemeente Utrecht wel nog steeds geloofd in het overstappen op de fiets – tijdens de informatieavonden geen woord gerept over de plannen van een nieuwe fietsbrug, die midden in Oog in Al uitkomt? Wat zullen daarvan de gevolgen voor de wijk zijn? ...[geanonimiseerd]... heeft grote bezwaren tegen de eventuele nieuwe verkeersmaatregelen voor Utrecht West en vraagt de gemeente Utrecht om het een en ander nog eens goed te bestuderen.	
185	Op maandag 30 januari heb ik de gemeentelijke informatievond in de Pniëlkerk bijgewoond. Betrof uitleg Maatregelenpakket Utrecht West in het kader van de luchtkwaliteit en verkeersstromen in en rond Utrecht. Als inwoner van Oog in Al bekijk ik in het volgende alleen de PHL laan (Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan). Opmerking: Op dit moment is de verkeersintensiteit 19.000 mvt/etmaal. De gemeentelijke "leefbaarheidsnorm" is 15.000 mvt/etmaal. Rekenen met de	Uit de monitoringstool (zie www.nsl-monitoring.nl) blijkt dat er géén overschrijdingen worden verwacht in het jaar 2015 op de St. Josephlaan. Weliswaar worden er in het jaar 2011 overschrijdingen voorspeld van de toekomstige grenswaarde voor stikstofdioxide, maar er zijn in 2011 géén overschrijdingen van de grenswaarden voor fijn stof en de tijdelijke verhoogde grenswaarde voor stikstofdioxide op de St. Josephlaan.

	nieuwste versie van CAR II (10.0) geeft aan dat de NO2 grenswaarde op de Joseph Haydnlaan bij 15.000 mvt/ etmaal snel overschreden wordt. Daarbij is gerekend met gescheiden rijbanen (brede groenstrook ter plaatse) welke vervolgens gecumuleerd zijn. Gekeken is naar de busdienst (lijn 5 en 10). Daarbij is nog geen rekening gehouden met de vele bussen die 's morgens vroeg vanaf de busremise Europalaan naar het beginpunt rijden (als ze weer over het 24 Oktoberplein kunnen rijden). Zonder die laatste bussen wordt al snel een waarde hoger dan 40 ug/m3 berekend. (tot 2015) Hieruit volgen de vragen: – Wat wordt er gedaan om de NO2 concentratie onder de 40 ug/m3 te krijgen? (Er is nu een overschrijding!) – Wat wordt er gedaan om de NO2 concentratie onder de 38 ug/m3 (bandbreedte) te krijgen? (Er is nu een overschrijding!) Andere diverse suggesties: – Gaat een Leidsche Rijn bewoner met de auto naar de stad? Linksaf verbod (DS Martin Luther Kinglaan naar Pijperlaan) heeft daarvoor weinig nut. Het gaat immers om vrachtverkeer en bussen (luchtvervuilend). En die komen vanaf de Beneluxlaan en de Spinozaweg. – Afdeling verkeer hoopt dat de verkeersstromen een bepaalde route gaan rijden; ontmoedigingsbeleid. Vraagt wat mij betreft om meer dwingende maatregelen. Bijvoorbeeld knip Thomas à Kempisweg. Knip daar is voldoende om vrachtverkeer over de PHL laan weg te krijgen en er is geen linksaf verbod (Martin Luther Kinglaan naar Pijperlaan) nodig. – Hoe houden we de vrachtwagens weg die de PHL route als doorgaande route gebruiken; afsluiten voor vrachtwagens en alleen toelaten voor lokaal vrachtverkeer. Afsluiting voor vrachtwagens doorgeven aan Navteq en Tele Atlas (fabrikanten van digitale wegenkaarten voor navigatiesystemen). – Vrachtwagens met bestemming industrieterreinen horen zoveel als mogelijk thuis op de buitenring.	De onderhavige studie is juist uitgevoerd met als doel om de verkeersbelasting op de Westelijke verdeelring (Pijperlaan, Haydnlaan, Lessinglaan, Cartesiusweg en St. Josephlaan te verminderen. Uit de modelanalyses blijkt dat veel doorgaand verkeer naar het noordwesten van de stad gebruik maakt van de A2–centrum–afslag om vervolgens via de westelijke deelring hun route te vervolgen. Het linksafverbod van de M.L. Kinglaan is met name bedoeld om dit doorgaand verkeer tegen te gaan. Zie punt B van de algemene onderwerpen over de mogelijke invoering van een knip op de Thomas à Kempisweg en het linksafverbod vanaf de M.L. Kinglaan. De resultaten van het convenant PHL–laan zijn inmiddels bekend en gecommuniceerd met de indiener van deze zienswijze. De resultaten van dit convenant zijn positief voor het aandeel vrachtverkeer op de PHL–laan. Er is echter ondanks deze positieve resultaten nog wel sprake van intensiteiten van het totale autoverkeer op deze route die uitkomen boven de maximale streefwaarde van 15.000 auto's per etmaal. Dit geldt ook in de situatie op langere termijn (2020 +). In het licht van deze hogere waarde zijn maatregelen zoals bijv. de knip Thomas à Kempisweg nog nodig om de gestelde streefwaarde te halen.
186	Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Rapportage Benuttingsvariant Utrecht west 2030, waarbij variant 4B als voorkeursvariant naar voren is gekomen. Deze variant ligt thans ter consultatie voor. Deze brief zullen wij daarom niet alleen aan u richten, maar ook inbrengen bij de consultatie. ...[geanonimiseerd]...maakt zich grote zorgen om de verschillende plannen voor de NRU en de NSA en de gevolgen die daaruit voortvloeien voor de leefbaarheid van de aangrenzende woonwijken. We vragen u om de plannen en effecten als één samenhangend, gemeentegrensoverschrijdend geheel te zien. In variant 4B wordt het verkeer richting de Noordelijke Stadsas (NSA) gedoseerd ter hoogte van Leidsche Rijn Centrum. Doel is om zo veel mogelijk verkeer via de hoofdwegen NRU, Kl. en A12 te geleiden en daarmee	De gemeente Utrecht onderschrijft uw standpunt dat de verschillende maatregelen, zoals de afsluiting Maarssenseweg, de opwaardering NRU, het Ambitiedocument en het Maatregelenpakket Utrecht West niet los van elkaar kunnen worden beschouwd. In de studie Benuttingsvariant Utrecht West 2030 is voor de intensiteiten al rekening gehouden met de aanpak van de NRU in het kader van VERDER. Bij de concrete uitwerking en onderbouwing van maatregelen (in verkeersbesluiten en planologische besluiten) moet rekening worden gehouden met alle infrastructurele wijzigingen waarover concrete besluitvorming heeft plaatsgevonden. Bij de uitwerking van de aanpassingen zal het verkeersveiligheidsaspect als integraal onderdeel van de ontwerpogave te worden meegenomen. Uiteraard zullen hier ook de consequenties op het gebied van milieu (lucht en geluid) en verkeersafwikkeling worden beschouwd. Inmiddels zijn de gemeente Utrecht, de gemeente Stichtse Vecht en de provincie hierover in gesprek.

de NSA te ontlasten. Wij kunnen deze gedachtegang volgen, vanuit uw streven om de luchtkwaliteit in Utrecht Centrum en langs de NSA te verbeteren. Wij maken ons echter enorme zorgen dat de problemen zich hierdoor gaan verplaatsen naar de aan de NRU grenzende wijken binnen onze gemeente. De NRU is nu al een van de drukste provinciale wegen in ons land. Variant 4B zorgt voor 4.000 tot 16.000 extra motorvoertuigen per etmaal op de NRU. Deze toename komt bovenop de toename als gevolg van de opwaardering NRU, de toename als gevolg van de voorgenomen afsluiting van Maarssenseweg en de toename als gevolg van nog niet benoemde maatregelen, voortkomende uit het Ambitiedocument "Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar". De NRU grenst direct aan de wijken Boomstede, Bloemstede, zandweg-oostwaard, Op Buuren en het buitengebied van Maarsseveen. De geluidsoverlast en verminderde luchtkwaliteit ten gevolge van de NRU hebben hier nu al de grens van het toelaatbare bereikt. Door het stapelen van de verschillende bovengenoemde projecten voorzien wij dat deze grens wordt overschreden. Wij gaan ervan uit dat door u treffende maatregelen worden genomen om dit te voorkomen. Naast de lucht- en geluidskwaliteit maken wij ons zorgen over de doorstroming en de verkeersveiligheid op de NRU, met name op het wegvak tussen de Sweserengseweg en de A2. Filevorming op dit wegvak leidt tot volledige congestie op de toevoerwegen Amsterdamseslag, Utrechtseslag en de Sweserengseweg. In het geval daarbij ook nog de Maarssenseweg is afgesloten, zou dit tot gevolg hebben dat de verkeersafwikkeling vanuit Maarssenbroek (en Lage Weide Noord) richting NRU en A2 ernstig wordt belemmerd (ook bij calamiteiten). Het gevolg daarvan zal ook zijn, een sterke toename van het sluipverkeer via bijvoorbeeld de Straatweg, net zoals in het verleden het geval was toen de A2 nog niet doorstroomde. In de rapportage Benuttingsvariant Utrecht West wordt dit aspect onderkend en vertaald in een "in de toekomst noodzakelijke aanpassing van de aansluiting NRU-A2". Op geen enkele wijze wordt aangegeven hoe deze aanpassing wordt vormgegeven en op geen enkele wijze worden in de rapportage de nadelige effecten voor de verkeersafwikkeling in Maarssendorp en Maarssenbroek benoemd. Terwijl ook deze aansluiting sterker onder druk komt te staan door het toenemende verkeer vanuit de richting Vleuten. Nu al staat het verkeer op deze locaties regelmatig vast door ongelukken, omdat de oprit Maarssenbroek een onveilige invoegmogelijkheid heeft richting Den Bosch, mede ten gevolge van de hoge snelheid op de Zuilense Ring op dit punt. De onzekerheid over de wijze waarop de aanpassing van de aansluiting van de NRU op de A2 wordt vormgegeven leidt tot zeer grote onrust in onze gemeente. Wij vragen u dan ook nadrukkelijk om snel met plannen te komen voor deze aansluiting en ook deze net als nu in een consultatieronde te brengen. Wij missen tot op heden een prognose van de verkeersintensiteiten op de NRU voor het jaar	De aanpak van het knooppunt NRU/A2 is een gezamenlijke activiteit van alle partijen en in dit stadium is er nog geen inzicht in vormgeving etc. Hiervoor is eerst nader onderzoek noodzakelijk en vanzelfsprekend opnieuw consultatie. Zoals in bijlage 2 van het Rapport Benuttingsvariant Utrecht West 2030 is te lezen is er voor het berekenen van de effecten van de verschillende varianten op de verkeersstromen/-intensiteiten gewerkt met een versie van het verkeersmodel dat is gebaseerd op het door de gemeente vastgestelde verkeersmodel VRU 2.0 Utr 2.1. Dit model heeft een prognosejaar 2020. Voor de langere termijn (na het jaar 2020) is een modelversie opgesteld voor 2020+. Het programma dat redelijkerwijs na 2020 wordt gerealiseerd is toegevoegd (Leidsche Rijn, Rijnenburg en Dynamisch Stedelijk Masterplan). Hierbij is ook rekening gehouden met alle infrastructurele werken die tot die tijd onderdeel uitmaken van het bereikbaarheidsprogramma, zoals ALU 2009, dus ook de opwaardering van de NRU. Ook is in dit model rekening gehouden met de effecten van het Ambitiedocument. In het kader van de 2e fase MER-studie voor de NRU wordt onderzocht hoe de autonome groei van het verkeer op de NRU kan worden gefaciliteerd, zonder dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidsbelasting toeneemt.
---	---

	2020, als gevolg van de verschillende projecten tezamen (opwaardering NRU, benuttingsmaatregel Utrecht West, afsluiting Maarssenseweg en Ambitiedocument). Zoals wij in onze Mef van 5 december 2011 aan Gedeputeerde Staten van Utrecht al aangaven, achten wij het noodzakelijk om de plannen en effecten als één samenhangend, gemeentegrensoverschrijdend geheel te zien voor de MER 2efase met betrekking tot de opwaardering van de NRU. U heeft een afschrift van deze brief ontvangen. Wij verzoeken ook u nogmaals om de plannen en effecten als één samenhangend, gemeentegrensoverschrijdend geheel te zien en met dit gegeven nadrukkelijk rekening te houden in uw planvorming.	
187	Middels deze email reageer ik graag op een onderdeel uit het maatregelenpakket Utrecht West, en dan specifiek het plan om een linksafverbod vanuit de Martin Luther Kinglaan richting De Pijperlaan in 2012 te realiseren. Ik maak mij als buurtbewoner ernstige zorgen over de (onvoorziene) gevolgen van een dergelijke maatregel. Sinds de huidige afsluiting van de Beneluxlaan bij het 24 Oktoberplein is er momenteel al sprake van een significante toename van de verkeersdruk op de Ravellaan (aan welke in woonachtig ben). Er is vanwege de omleiding als gevolg van de afsluiting een sterk toegenomen stroom van auto's in beide richtingen. De Ravellaan is echter niet als doorgaande weg bestemd, waardoor er problemen en soms gevaarlijke situaties ontstaan. Een greep hieruit: • Op de drukke momenten van de dag is er sprake van filevorming, vooral bij de vernauwing. • Het doorgaande karakter geeft deze een hogere gemiddelde snelheid dan het bestemmingsverkeer waarvoor deze weg bedoeld was. Ik ben niet zeldzaam getuige van bijna botsingen (minstens enkele daadwerkelijke botsingen met verkeerspalen daargelaten). Het verwijderen van de vernauwing is juist géén optie, omdat dit de verkeersveiligheid nog verder zal aantasten. • De geluidsoverlast voor direct omwonenden is flink toegenomen. Hoewel de afsluiting van de Beneluxlaan tijdelijk is, zal het realiseren van een linksafverbod op de ML Kinglaan de verkeersdruk alleen maar des te meer toe laten nemen. Daarnaast zal de eindtoestand na de werkzaamheden op het 24 Oktoberplein als gevolg van het definitieve linksafverbod tot een permanent verhoogde verkeersdruk leiden, met alle gevolgen zoals boven al deels geschetst. Al het bestemmingsverkeer voor delen van Welgelegen en Oog in Al zal voor de ingang via de Ravel- en Bartoklaan kiezen. Dit zijn echter niet voor doorgaand verkeer bestemde wegen en deze druk zal de leefbaarheid (geluidsoverlast en luchtkwaliteit) als de veiligheid niet ten goede komen. Ik verzoek u dan ook met klem het linksafverbod niet in te stellen. Graag verneem ik uw reactie.	Zie punt B van de algemene onderwerpen voor meer informatie over het linksafverbod M.L. Kinglaan.
188	Ik ben naar de informatieavond in de Pniëlkerk geweest en heb de inhoud	De gemeente onderschrijft uw opmerking dat doorgaand verkeer zo lang mogelijk

van de avond begrepen. Hoe jullie op "de oplossingen" zijn gekomen begrijp ik echter niet. Helaas zie ik niets in jullie links afslaan verbod en de knip. Door het links afslaan verbod dwing je mensen die naar Noord-west willen via het centrum en de A'straatweg te gaan. In de stad is het al druk en op de Straatweg staat het in de ochtend- en avondspits en op zaterdag altijd al vast. Dit roept alleen maar irritatie op bij de mensen. Vanuit deze irritatie gaan ze zoeken naar een andere route. Dan kom ik bij de casinoroute of evt. andere route waar men nu het bestaan nog niet van weet. En komt er dus nog meer doorgaand verkeer door de wijken. Men kan natuurlijk ook eerder van de snelweg af, bij Kanaleneiland. Maar zo creëer je nog meer verkeer op de binnenring en volgens mij moet je dit niet willen. Verkeer wil ik als bewoner het liefst zo lang mogelijk via de buitenring. Daar waar ze moeten zijn, gaan ze eraf en via de binnenring verder. Mits dit wel de kortste weg is! De route via Oog-in-al is op het moment erg lastig, als men deze nu kan vermijden, doet men dit al! Dit komt o.a. natuurlijk door de bouwput a/h 24-oktoberplein. Maar door de drukte op deze route (net als de Straatweg), zoekt men al naar een alternatieve route. Men rijdt namelijk liever door, dan dat men de snelheid heeft van een wandelaar of fietser. Mijn voorstel is: versmal deze wegen waar kan! Het verkeer is toch al ontmoedigd door de langzame doorstroming. Maar verbreed absoluut niet, dan komt er nog meer verkeer. Bestemmingsverkeer kan er dan wel makkelijk komen en overig verkeer zoekt een snellere route. Door bijv. de fietspaden extra breed te maken, kan de noodhulp via het fietspad. Want zij moeten natuurlijk altijd ter plaatse kunnen komen. In mijn 1e reactie heeft u kunnen lezen wat ik van jullie voorstel vind wat het links afslaan verbod. In deze mail ga ik in op het voorstel van de knip. Als het links afslaan verbod en de knip er beide zijn, wordt het voor mij en al mijn burens, een erg lange route om vanaf de A2 uit het zuiden thuis te komen. Dit kost kilometers meer brandstof, wat minder leuk is voor onze portemonnee en het milieu. Vroeger konden we gewoon via de Douwe Egberts eraf (en erop!), nu ligt er een belachelijk lange lus (nouw2), t.d.t. reed er ook minder verkeer door Oog-in-al... Goedkope oplossingen zijn niet altijd beter. Soms is een duurder aanpak nodig, voor het milieu en de portemonnee van Jan Modaal (die steeds minder kan uitgeven). Zeker op langer termijn! Mijn voorstel is: zorg voor een fatsoenlijke op- en afrit bij de Douwe Egberts, dan krijg je minder verkeer door Oog-in-al en minder geïrriteerde bestuurders: die nl. gefrustreerd rondjes blijven rijden, zoekende naar de kortste route. Of verleng de nouw2 inclusief brug tot aan de A'straatweg (t.h.v. de Elinkwijkvelden), dan rijdt heel Zuilen en Ondiep voortaan via de nouw2. (Niet verwarren met de oude spoorlaan graag, dat was iets heel anders!) Het rest mij u veel succes te wensen met de komende verkeersmaatregelen. Ik hoop dat u er nog even iets langer naar wilt kijken voordat u daadwerkelijk	gebruik moet maken van de buitenring en pas de stad in rijdt bij de wijk van bestemming. Doorgaand verkeer naar het noordwesten van de stad wordt geacht via de Noordelijke Randweg Utrecht te rijden en niet via het centrum van de stad of door een van tussengelegen wijken. De effecten op de Amsterdamsestraatweg – zuid als gevolg van de Benuttingsvariant zijn nihil, er is hier sprake van een beperkte toename van het autoverkeer. Ten opzichte van de huidige situatie is er op de Amsterdamsestraatweg zuid een sterke afname van het autoverkeer. Dit is het gevolg van de maatregelen zoals deze zijn opgenomen in ALU 2009. Het gaat hierbij vooral om het effect van de knip Paardenveld. Zie punt B van de algemene onderwerpen voor meer informatie over het linksafverbod M.L. Kinglaan. In het Ambitiedocument van het college wordt voorgesteld van de binnenring van Utrecht een zgn. Stadboulevard te maken. Dit zal op een aantal locaties moeten leiden tot een versmalling van het wegprofiel voor autoverkeer. Zie ook algemene uitleg over het Ambitiedocument vooraan dit document. Punt B van de algemene onderwerpen geeft uitleg over de relatie tussen het linkafverbod en de mogelijke knip op de Thomas à Kempisweg en over de onmogelijkheid om de oude A2-afrit Utrecht West te herstellen. Het college gaat in het collegeprogramma niet uit van extra aanleg van infrastructuur, maar van het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Het doortrekken van de NOUW2 richting de Amsterdamsestraatweg past niet in dit programma. Een dergelijke variant (doortrekken naar de Norbruislaan) is eerder onderzocht in de Studie Utrecht West (2009). Deze variant is toen afgefallen omdat deze de problematiek op de St. Josephlaan niet oplost.
---	---

	overgaat tot de aanpassingen.	
189	Vol ongeloof heb ik kennis genomen van de plannen. Ook verbaas ik me er over dat hiervoor middels een consultatie steun voor wordt gezocht bij de bevolking. Schijndemocratie door zulke vage pamfletten een buurt in te sturen die er al jaren last van heeft dat de Centrum aansluiting op de A2 (beter bekend als de Douwe Egberts afslag) enkele jaren geleden is verdwenen, kort voor of nadat daar eindelijk een fatsoenlijke brug over het Amsterdam Rijn Kanaal werd aangelegd (15 jaar te laat). Verkeer dat nu vanaf de A2 over de gele brug de stad in wil moet eerst wat slalommen over Lage Weide om vervolgen via zes stoplichten alsnog op de Cartesiusweg uit te komen. Het is niet vreemd dat veel verkeer de Zuilense ring verkiest om via de N404 (Norbruislaan, Prins Bernhardlaan, Egmondkade) de Amsterdamsestraatweg/ Cartesiusweg te bereiken. Dat de verkeersdruk op die wegen (N404 etc.) de laatste jaren schrikbarend is toegenomen blijkt uit mijn persoonlijke en dagelijkse ervaring. Nog los van de extra kilometers en stoplichten die ik moet rijden om op dat punt van de A2 te komen. Ik vraag me af of de gemeente en de plannenmakers 1) die toegenomen verkeersdruk DAAR (N404 etc.) hebben GEMETEN. (blijkt niet uit de plannen). Plannen gaan alleen over overlast op Haydnlaan/Lessinglaan/Pijperlaan. 2) kunnen uitleggen of uit de maatregelen door een verkeersregelininstallatie aan de andere kant van de gele brug zou blijken dat de verkeersdruk hier in Zuilen (N404 etc.) afneemt en hoe dat te verklaren is. 3) een inschatting hebben gemaakt van de luchtkwaliteit aldaar in Zuilen. Waarom er geen meetpunt is van het Luchtmeetnet. Of is de tactiek weer, als je het niet meet zal het wel meevallen. Ook vraag ik me af waarom de maatregelen voor een verkeersregel installatie (als dat al een oplossing zou zijn want inhoudelijk is er over de studie niets te vinden, alleen de uitkomsten) niet veel sneller kunnen worden uitgevoerd. Waarom pas na 2018? Als het al een probleem zou zijn (de lucht in deze stad is toch al schoon gerekend?) moeten we er dan eerst nog vijf jaar op wachten? Een paar, dat voorkomt dat mensen uit Leidsche Rijn de stad in rijden (daar bleek de gele brug toch voor te zijn bedoeld) kunnen er toch over 2 maanden staan?	Zie de beantwoording van reactie 182 en 189.
190	Vol ongeloof heb ik kennis genomen van de plannen. Ook verbaas ik me er over dat hiervoor middels een consultatie steun voor wordt gezocht bij de bevolking. Schijndemocratie door zulke vage pamfletten een buurt in te sturen die er al jaren last van heeft dat de Centrum aansluiting op de A2 (beter bekend als de Douwe Egberts afslag) enkele jaren geleden is verdwenen, kort voor of nadat daar eindelijk een fatsoenlijke brug over het	Zie de beantwoording van reactie 182

	Amsterdam Rijn Kanaal werd aangelegd (15 jaar te laat). Verkeer dat nu vanaf de A2 over de gele brug de stad in wil moet eerst wat slalommen over Lage Weide om vervolgen via zes stoplichten alsnog op de Cartesiusweg uit te komen. Het is niet vreemd dat veel verkeer de Zuilense ring verkiest om via de N404 (Norbruislaan, Prins Bernhardlaan, Egmondkade) de Amsterdamsestraatweg/ Cartesiusweg te bereiken. Dat de verkeersdruk op die wegen (N404 etc.) de laatste jaren schrikbarend is toegenomen blijkt uit mijn persoonlijke en dagelijkse ervaring. Nog los van de extra kilometers en stoplichten die ik moet rijden om op dat punt van de A2 te komen. Ik vraag me af of de gemeente en de plannenmakers 1) die toegenomen verkeersdruk DAAR (N404 etc.) hebben GEMETEN. (blijkt niet uit de plannen). Plannen gaan alleen over overlast op Haydnlaan/Lessinglaan/Pijperlaan. 2) kunnen uitleggen of uit de maatregelen door een verkeersregelininstallatie aan de andere kant van de gele brug zou blijken dat de verkeersdruk hier in Zuilen (N404 etc.) afneemt en hoe dat te verklaren is. 3) een inschatting hebben gemaakt van de luchtkwaliteit aldaar in Zuilen. Waarom er geen meetpunt is van het Luchtmeetnet. Of is de tactiek weer, als je het niet meet zal het wel meevallen. Ook vraag ik me af waarom de maatregelen voor een verkeersregel installatie (als dat al een oplossing zou zijn want inhoudelijk is er over de studie niets te vinden, alleen de uitkomsten) niet veel sneller kunnen worden uitgevoerd. Waarom pas na 2018? Als het al een probleem zou zijn (de lucht in deze stad is toch al schoon gerekend?) moeten we er dan eerst nog vijf jaar op wachten? Een paar, dat voorkomt dat mensen uit Leidsche Rijn de stad in rijden (daar bleek de gele brug toch voor te zijn bedoeld) kunnen er toch over 2 maanden staan? Helemaal mee eens. Als dat ene doseerlicht (in 2018!) al iets uithaalt betekent dat alleen een verplaatsing van de ellende naar de Kinglaan en de Norbruislaan. Dat zo'n hele club ambtenaren zolang met dat flutplan bezig is geweest is ergerlijk.	
191	Naar aanleiding van de consultatieavond over de maatregelen Bereikbaarheid – Maatregelen Utrecht West, wil ik graag reageren en enkele vragen willen stellen. Zoals het plan er ligt, is in de eerste fase de bedoeling om de vanuit de A2 op het 24 Oktoberplein niet linksaf te slaan: – Er werd de avond verteld dat wel de mogelijkheid bestaat om rechtdoor over de Weg der Verenigde Naties te rijden en na het tankstation rechtsaf te slaan (Overste den Oudenlaan) om zo vervolgens Oog in Al in te rijden. Is dit werkelijk het plan en zo ja wat betekent dat voor de overlast die in Oog in Al wordt veroorzaakt?	Zie punt B van de algemene onderwerpen voor het linksafverbod M.L. Kinglaan. De knip in de Thomas à Kempisweg is pas noodzakelijk als de intensiteiten op de westelijke verdeelring boven de streefwaarden uitkomen (na het linksafverbod 24 Oktoberplein). De Cartesiusweg is en blijft bereikbaar via de NOUW 2. De knip Thomas à Kempisweg wordt zo ingericht dat je niet via de Vleutenseweg en de bypass weer op de Cartesiusweg kan komen. Zie ook punt B van de algemene onderwerpen.

	– Hoe wordt omgegaan met het linksafverbod vanuit Den Hommel gezien (Bizetlaan). Momenteel zit hier ook een kinderdagverblijf (SKON, de Blauwe Spin): hoe kom je nog thuis als je de kinderen wil ophalen of als je simpelweg bent gaan zwemmen? Mocht bovenstaand linksafverbod op het 24 Oktoberplein niet volstaan, wordt gekozen voor de knip in de T.A. Kempisweg: – Waarom wordt dit niet direct gedaan? Op de avond zelf is er geen reden gegeven waarom de volgorde zo is gemaakt. – Is er dan geheel geen mogelijkheid om op de Cartesiusweg te komen of kan dat toch bereikt worden om vanaf Oog in Al links op de vleutensweg en vervolgens direct rechts en daarna weer links op de Cartesiusweg te komen? Overigens ben ik blij dat er wel naar oplossingen wordt gekeken, want de voorrang die Leidsche Rijn krijgt, lijkt wel extreme vormen aan te nemen.	
192	Op maandag 30 januari heb ik een presentatie bijgewoond over de voorgenomen verkeersmaatregelen voor Utrecht West. Ik ben van deze plannen geschrokken. Wij zijn 5 jaar geleden vanuit Utrecht–West verhuisd naar Leidsche Rijn met de belofte dat er goede verbindingen met de oude stad gerealiseerd zouden worden. (hoogwaardig openbaar vervoer, aanleg van een extra verbinding voor Utrecht– west d.m.v de Spoorlaan en zeer goede fietsverbindingen) Van de spoorverdubbeling Utrecht –Rotterdam was 25 jaar geleden al sprake, tot op heden is dit niet uitgevoerd en zoals de prognose nu is volgens de nieuwsbrief van Prorail is de verwachting van deze realisatie pas rond 2020 met nog veel mogelijke slagen om de arm. Hoezo hoogwaardig openbaar vervoer? Er gaat 2x per uur een trein! De fietsbrug ter hoogte van Oog in Al is nog lang niet gerealiseerd, hiervoor moet er eerst nog een verhuizing en afbraak van de EbenHaezerschool plaats vinden. De bouw van de stadsdelen Leidsche Rijn Centrum en Hoge Weide zijn vertraagd waardoor het gebied tussen Leidsche Rijn en de oude stad een constante bouwput is met steeds wisselende obstakels en een slecht verlichte en daardoor onveilige fietsverbinding. Tot nog toe zeer teleurstellend! Wij maken beiden veel gebruik van fiets en trein om naar de oude stad te gaan voor werk of plezier. Het is echter niet altijd mogelijk of wenselijk om deze vorm van vervoer te kiezen. De verbinding per auto naar Utrecht West is nu al onhandig vanwege de lus die gemaakt is, maar zorgt in elk geval dat wij de stad kunnen bereiken vanuit de Westkant. Familie, vrienden en sporten hebben wij veel aan de westkant van de oude stad. Om deze te kunnen blijven bereiken zullen wij ook in de toekomst met de auto reizen als fietsen niet mogelijk is. De trein is hiervoor geen goed alternatief. Door de route over de Hoge Weide brug te ontmoedigen of zelfs af te sluiten worden	De verbinding tussen Leidsche Rijn en de oude (binnen)stad Utrecht staat niet ter discussie, zie punt A van de algemene onderwerpen. Per medio 2013 moeten de treinen 4x/uur gaan rijden. Momenteel wordt er overlegd om zo snel als mogelijk 6x/uur tussen Woerden en Utrecht te realiseren. Aan de fietsbrug over het Amsterdam–Rijnkanaal wordt hard gewerkt. U kunt de ontwikkelingen volgen via de website: www.utrecht.nl/fietsbrug-ark De route vanuit Leidsche Rijn via de Hogeweidebrug naar Utrecht West blijft beschikbaar. Alleen wordt deze minder aantrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer naar andere delen van de stad, doordat alternatieve routes naar bijv. noordwest sneller zijn. Zie algemeen onderwerp E over effect op de luchtkwaliteit door meer autokilometers. Vooruitlopend op de inwerkingstelling van de doseerinstallatie (planning 2018) wordt volop geïnvesteerd in volwaardige alternatieven voor de auto, zie ook punt C van de algemene onderwerpen. De doseerinstallatie wordt pas geïntroduceerd als de Noordelijke Stadsas is gerealiseerd. Dan zijn ook winkelcentrum Terwijde en Leidsche Rijn Centrum in gebruik zijn genomen. Zie ook de algemene uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document. Het is complexe materie, die helaas niet altijd eenvoudig uit te leggen is. Om de plannen zo duidelijk mogelijk over te brengen, zijn naast de webpagina (www.utrecht.nl/muw) nog informatieavonden georganiseerd en waren er diverse mogelijkheden voor het stellen van vragen: telefonisch, per mail of bij het wijkbureau bij u in de buurt. Zie ook de uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document.

	wij gedwongen om via de Noord of Zuidkant van de stad te gaan. Dit geeft een enorme extra milieubelasting in te rijden kilometers. Daarbij voorzien wij dat de wegen in Oog in Al en de Cartesiusweg een zware extra belasting krijgen omdat het verkeer toch de westkant wil bereiken. Wij denken dat de oplossing eerder gezocht moet worden in veel en goede verbindingen en daarmee spreiding van het verkeer dan in afsluiten en ontmoedigen en daarmee zwaarder belasten van andere wegen. Stilstaand verkeer geeft meer overlast dan rijdend verkeer. De enkele keer dat ik 's morgens in de spits per auto voor werk de stad in moet sta ik vast voor de Hoge Weide brug, sta ik vast voor de rotonde bij Overvecht als ik de Zuilense ring neem en sta ik vast als ik de brug bij Den Hommel neem. Meer alternatieven zijn er niet. Als het college toch besluit tot deze zeer onvriendelijke maatregelen dan zou ik de volgende alternatieven ter overdenking mee willen geven: Het zou fijn zijn als de geplande ontmoediging met NSA in Leidsche Rijn bijvoorbeeld alleen in de spits werkt en niet gedurende de andere tijden van dag en nacht. Dit zorgt voor minder belasting van de wegen in Oog en Al en de Cartesiusweg en daarmee voor voldoende doorstroming. Kom pas met verkeersmaatregelen als alle alternatieven met betaalbaar en hoogfrequent openbaar vervoer gerealiseerd zijn, en als er voldoende winkelaanbod is gerealiseerd in Leidsche Rijn. Nu is het vooral pesten van bewoners van Leidsche Rijn. Ik vind het verder opvallend dat de informatie per brief zeer beperkt was, waardoor een vertekend beeld is ontstaan voor de bewoners van bijvoorbeeld Oog in Al. De totale informatie is pas na de presentatie op de website van de gemeente te vinden. Volledige openheid zou getuigen van een beter bestuur en zou waarschijnlijk meer reacties opgeleverd hebben.	
193	In het stukje onderzoek 2011 lees ik onder het kopje Wat gebeurt er in de tussentijd met de verkeerssituatie in Utrecht West? Eind 2012 wordt het linksafverbod van de M.L. Kinglaan richting de Pijperlaan effectief. Dit is een maatregel uit Nederlandse Samenwerkingsafspraken Luchtkwaliteit (NSL). Ik woon zelf in Oog in Al, aan het Amsterdam-Rijnkanaal, als ik per auto via de snelwegen naar mijn huis rij, neem ik altijd deze afslag, en dan dus linksaf, want dan rij ik het minst door de woonwijken. Hoe kan ik nu mijn huis bereiken als ik niet meer linksaf mag slaan, rechtsaf en dan keren bij het eerste stoplicht, en dan toch dezelfde weg nemen, lost dat iets op voor de luchtkwaliteit? Ik heb geen idee hoe het zal gaan als de fly-over gereed is, maar nu staat het vaakst een file op de Pijperlaan richting de snelweg, een file soms wel tot aan het Merwedekanaal en in de andere richting bijna nooit! En als het verkeer naar Oog in Al door de woonwijken en langs Park Oog in Al zou moeten rijden lijkt dat mij ook nadelig voor de luchtkwaliteit daar, ik snap die maatregel en wat	Zie punt B van de algemene onderwerpen over de bereikbaarheid van Oog in Al.

	daarmee te bereiken is dus niet echt.	
194	In de voorgestelde oplossing wordt de last onevenredig bij de bewoners van (oostelijk) Leidsche Rijn gelegd. Dit deel is ontwikkeld als een integraal deel van Utrecht: dicht bij en aansluitend aan de stad, zodat het geen geïsoleerde, dode woonwijk zou worden, maar (sociaal) verbonden met de stad. Daarvoor is zelfs een heel dure landtunnel gebouwd, die de barrièrewerking van de A2 moest opheffen. En veel mensen uit Utrecht, waaronder ik en mijn gezin, hebben daarom voor deze nieuwbouwwijk gekozen (en niet voor Maarssen, Houten of Nieuwegein). En nu gaat de gemeente zelf die barrière in ere herstellen! Blijkbaar hoeft Leidsche Rijn nu ineens niet meer verbonden te zijn met de rest van Utrecht, want vanuit Amsterdam of Den Bosch kun je makkelijker de stad in dan vanuit Leidsche Rijn. De Vleutenseweg en de Hogeweidebrug waren van het begin bedoeld als de verbindingsroute Leidsche Rijn – Utrecht: en nu meer dan de helft van de Leidsche Rijners er woont, wordt de verbinding doorgesneden. We wonen en bewust in het oostelijk deel van Leidsche Rijn zodat we zoveel mogelijk gebruik kunnen maken van de fiets en OV. Maar de auto is ook nodig. En die is juist niet nodig om naar het centrum te gaan, via de beoogde route over de Weg der Verenigde Naties/Graadt van Roggenweg, maar juist naar de omliggende woonwijken waar het OV veel minder frequent rijdt en (in verhouding) veel meer tijd vergt. Voor winkels, maar juist ook sociale contacten, verenigingen enz. Zeker zolang in Leidsche Rijn er nog een schreeuwend tekort aan voorzieningen is (winkels, scholen, kinderopvang) is de vastgestelde (verkeers)relatie tussen Leidsche Rijn en het gebied Zuilen/Overvecht/Noordoost niet zo vreemd. Waarom moet deze relatie 'ontmoedigd' worden? Het onderzoek legt de nadruk sterk op het oplossen van het probleem rond de Josephlaan. In eerste instantie ook de problemen op de Hogeweidebrug en de PHL, maar die blijken of geen probleem (de Hogeweidebrug is geschikt te maken voor 2x2 rijstroken) of worden toch maar niet opgelost (de intensiteiten voor PHL gaan bij variant 4b omhoog ipv omlaag, zo blijkt uit de bijlage). Los het probleem van de Josephlaan op rond de Josephlaan, en ontwricht niet het verkeerssysteem van noordwest Utrecht. En ontwricht wordt het, want het wegennet wordt zo ongeveer tot zijn max benut, zonder speelruimte, met vaak maar een enkele ontsluitingsroute voor een (woon)gebied. Er hoeft maar iets te gebeuren of je zit opgesloten. Ook mensen die helemaal niet naar Utrecht toe willen krijgen er last van, want de andere uitvalroutes worden zwaarder belast. Ik mis in het onderzoek dan ook oplossing die die speelruimte wel bieden, of die de last minder op een deel van de bewoners leggen: – waarom niet een deel van het verkeer over stadsring (met name het PHL–Cartesiusweg) afwikkelen via de Stadsbaan–Soestwetering, of door de NOUW	Zie punt A van de algemene onderwerpen over het belang van de verbinding tussen Leidsche Rijn en de oude (binnen)stad Utrecht Een deel van het autoverkeer tussen Leidsche Rijn en Utrecht zal inderdaad de route via de Stadsbaan (naar Hooggelegen) en de Soestwetering (aansluiting Lage Weide) gaan kiezen. Herstel of tijdelijk gebruik van de oude A2–afrit is niet mogelijk, zie punt B van de algemene onderwerpen. Een doseerinstallatie vanaf de A2 is niet onderzocht omdat die ingrijpt op de

2 door te trekken naar het zuiden (Hooggelegen). Dat laatste kan in ieder geval tijdelijk over de oude A2. – waarom alleen een doseerinstallatie voor het verkeer vanuit Leidsche Rijn en niet vanuit de A2, of zelfs een combinatie van de twee? Nu moet het verkeer vanuit Leidsche Rijn van 13000 mvt terug naar 3000 mvt. Dus bijna 80% moet om gaan rijden – waarom zijn geen combinaties van varianten bekeken? De variant 0a (woningen Josephlaan isoleren) alleen lost te weinig op, variant 6 (Hogeweidebrug 2x2) idem, maar samen kom je een heel eind. Wellicht niet voor de PHL, maar dat probleem wordt met de voorgestelde variant 4b ook niet opgelost. – waarom geen alternatieve ontsluiting van Lombok via de Graat van Roggenweg, of geen linksafverbod, in combinatie met knip Thomas a Kempis en doseerinstallatie op de NOUW2? – waarom geen spoorlaan langs het spoor Utrecht–Gouda, in combinatie met een aangepaste NOUW2? Dit zou ook het ruimtegebruik in LR Centrum–oost beperken. De randvoorwaarden aan het onderzoek wekken op z'n minst de schijn van tunnelvisie: dusdanig opgesteld dat er geen andere uitkomst uit kan komen dan variant 4b. Over de varianten met knip of doseerinstallatie, en met name de variant 4b, lijkt er weinig oog voor de risico's. In het onderzoek mis ik het een ander. Dat zou in de vervolgstudie aandacht moeten krijgen: – dynamische effecten, met name de vorming van wachtrijen en de afwikkeling van verkeer rond het doseerpunt. Het gebruikte verkeerskundige model is een zogenaamd statisch model. Aan de hand van herkomsten en bestemmingen geeft het de routekeuze aan, gebaseerd op reistijd en kosten. Het rekent echter niet het werkelijke rijgedrag van automobilisten door, zoals zich dat zal afspelen bij het doseerpunt. In het model is een fictieve rijsnelheid van 20 % aangehouden, oftewel 20% van 50 km/u. Dus 10 km/u. Dit is geen reële snelheid. In werkelijkheid zal er een verkeersregeling, slagboom of iets dergelijks moeten komen. Hiervoor zal zich een wachtrij vormen met een behoorlijke vertraging, dus een behoorlijke lengte. Hier bestaat een reëel risico op blokkade van een deel van de Vleutense Baan, en daarmee op de ontsluiting van de aanliggende woonwijken. Dit zou in het vervolgonderzoek meegenomen moeten worden. – sluipverkeer: het gebruikte model en het netwerk daar in werkt met postcodegebieden; daardoor heeft het maar een beperkt detailniveau. Sluipverkeer door de woonwijken vlak voor het doseerpunt, zoals Grauwaart en t Zand komt zo niet in beeld (Vuurvlindersingel, Bladvlinder, Pauwoogvlinder, Grauwaartsingel, Monarchvlinder, Laan naar Parkwijk. De screenshots van het model in de rapportage suggereren ook dat het	bereikbaarheid van de stad vanaf buiten. Ook heeft een doseerinstallatie vanaf de A2 effecten (terugslag) op de snelweg (waar Rijkswaterstaat wegbeheerder is) hetgeen onwenselijk is. Het college kiest nadrukkelijk voor het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Dit betekent dat varianten die de aanleg van nieuwe infra of verbreding van infra vergen lager scoorden dan varianten waarvoor dit niet nodig is. De gekozen variant 4b voldoet hieraan en zorgt bovendien voor een oplossing van de knelpunten op de PHL–laan. Het college heeft er uitdrukkelijk voor gekozen om de Spoorlaan niet aan te leggen en het beter benutten van de bestaande wegen voorop te stellen, zie de algemene uitleg over de doseerinstallatie NSA vooraan dit document. De dynamische effecten zijn onderdeel van de verdere uitwerking van het principe van de doseerinstallatie. Het klopt dat het verkeersmodel vooral uitspraken doet over de hoofdinfrastructuur. Een groot deel van van de genoemde straten maken geen onderdeel uit van het verkeersmodel en hier kunnen dan ook geen gedetailleerde uitspraken over worden gedaan. Dit geldt voor de Bladvlinder, Vuurvlindersingel, Pauwoogvlinder, Monarchvlinder. Op de Laan naar Parkwijk is er geen sprake van substantiële wijzigingen in intensiteiten (minder dan 100) als gevolg van de doseerinstallatie ten opzichte van de toekomstige situatie zonder variant 4b. Op de Grauwaartsingel is sprake van een substantiële afname van autoverkeer. Zie de kaartjes bij de algemene uitleg vooraan dit document voor het toekomstige wegennet van Leidsche Rijn Centrum.
---	--

	wegennet in Parkwijk/Langerak gedetailleerder is ingevoerd dan in t Zand en Grauwaart. Dat klopt voor 2012, maar niet voor 2020 en later. Ook de weergave van het wegennet in Leidsche Rijn Centrum klopt niet met de situatie zoals die in 2020 zal zijn. – de milieueffecten van een wachtrij voor de doseerinstallatie: door te rekenen met een fictieve snelheid van 10 km/u zal het luchtmodel een relatief gunstig beeld schetsen. In werkelijkheid staat er de eerder genoemde wachtrij: niets is slechter voor de luchtkwaliteit dan een lange rij stationair draaiende auto's. – de milieueffecten (lucht, geluid) van vergroting van de aansluiting 6, van A2 op de NRU. Vergroting van de capaciteit betekent de facto aanleg van een knooppunt met directe verbindingbogen. Dit betekent een groot ruimtebeslag en zal het verkeer dicht op de aanliggende woonwijken in Maarssenbroek brengen. In het kader van de Ring Utrechtstudie is hier al eens naar gestudeerd, waarbij bleek dat de vrije ruimte eigenlijk te krap is. Met dus het risico op sloop van woningen; en dat om de sloop van woningen aan de Josephlaan te voorkomen. Dat is een wel heel wrange vorm van waterbedeffect. Ik heb hierboven kenbaar gemaakt wat ik van de oplossing vind. Ik hoop dat u in het vervolgonderzoek rekening houdt met de genoemde effecten en risico's, zowel de technische als de sociale.	Voor de berekening van de verkeerseffecten van de verschillende onderzochte varianten op de luchtkwaliteit is uitgegaan van snelheidstype C. Inderdaad is het zo dat een lange wachtrij ter plekke een negatieve invloed heeft op de luchtkwaliteit ter plaatse, maar zal er desondanks voldaan worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Bovendien is de verwachting dat er geen wachtrij zal optreden omdat de volwaardige alternatieve routes veel sneller zijn en de bewoners van Leidsche Rijn daarvoor zullen kiezen. De gevolgen van de doseerinstallatie op de milieu- en verkeersaspecten van de aansluiting van de A2 / NRU zullen bij de nadere uitwerking worden onderzocht. Daarbij zullen de wettelijke eisen/regels in acht worden genomen.
195	Geacht College en Raad van de Gemeente Utrecht, Tijdens de door uw gemeente georganiseerde informatiebijeenkomst heb ik kennisgenomen van de maatregel Doseerinstallatie Noordelijke Stadsas (NSA) welke na grondige studie vanuit de gemeente wordt voorgesteld. Doel van de NSA en MUW is onder meer het autoverkeer over de Hogeweidebrug te verminderen. In uw voorstel wordt de NSA maatregel gecombineerd met een uit 2009 stammend besluit betreffende het linksafverbod op het 24 Oktoberplein. Hoewel ik de gedachte achter de voorgestelde NSA begrijp en deze redelijk acht, constateer ik op basis van mijn praktijkervaring als stedenbouwkundige tegenstrijdigheid met de eerder voorgenomen maatregel op het 24 Oktoberplein. Waar met de NSA maatregel verkeer op de Hogeweidebrug wordt verminderd, wordt er met het linksafverbod op het 24 Oktoberplein extra verkeer over dezelfde brug gestimuleerd. Reden hiervoor is dat verkeer dat uit het zuiden de vanaf de A2 Utrecht-west als bestemming heeft, niet meer afrit 8 maar de noordelijke afrit 7 en vervolgens de Nouw2-route zal moeten nemen. Dit is door u tijdens de bijeenkomst voorgelegd. Ook een alternatief via de Stadsbaan-Hogeweide verloopt via dezelfde brug. Daarnaast strookt de verdubbeling van de autokilometers via bovengenoemde routes niet met door u gewenste duurzame doelen. Een alternatieve route via de A12, afrit IKEA, Beneluxlaan, Pijperlaan vermindert het verkeer over de Hogeweidebrug	De toename van het autoverkeer op de Hogeweidebrug als gevolg van alleen het linksafverbod is niet onderzocht in het kader van de Benuttingsvariant Utrecht West. Dit linksafverbod maakte bij de start van de studie Benuttingsvariant Utrecht West al onderdeel uit van het vastgestelde maatregelenpakket MUW behorende bij het ALU 2009. De infrastructurele maatregelen zoals de fly-over bij het 24 Oktoberplein en de A2-tunnel maken integraal onderdeel uit van de verkeersmodellen voor de toekomst (na 2020). De effecten van deze maatregelen zijn dan ook integraal onderdeel uit van de berekening van de effecten van de maatregelen in het kader van Utrecht West. Zie ook punt E van de algemene onderwerpen voor het effect van de extra autokilometers op de luchtkwaliteit.

	niet maar verhoogt het aantal autokilometers, waaronder die elders in de stad eveneens. Ik verzoek in het kader van de herprogrammering MUW uit 2009 tot een ambtelijke en bestuurlijke heroverweging van het voorgenomen linksafverbod op het 24 oktoberplein. Ik ben als inwoner van Oog in Al van mening dat de combinatie van maatregelen elkaar tegenwerken en daarnaast onnodig contraproductief, milieubelastend en irritatiewekkend zijn waarmee u als bestuur van de stad aan uw doel voorbij gaat. Ik adviseer u eerst de werkelijke resultaten van de twee omvangrijke infrastructurele maatregelen, te weten de fly-over over het 24 Oktoberplein en de ingebruikname van de A2-tunnel op het gebied van verkeerscirculatie en luchtkwaliteit te evalueren alvorens u op basis van oude cijfers en modelmatige benaderingen over meerdere maatregelen tegelijk besluit. De fly-over die eind dit jaar in gebruik zal kunnen worden genomen zal het verkeer richting Utrecht-West stimuleren over de Weg der Verenigde Naties te rijden omdat het alternatief met stoplichten op het 24 Oktoberplein minder aantrekkelijk is. Dit zal een vermindering van het verkeer door Oog in Al betekenen, hoeveel is bij verkeerskundige simulaties altijd onzeker, de realiteit waarin automobilisten mede op basis van hun autonavigatie hun route bepalen, zal het al binnen een paar maanden leren. Het stimuleren van een gewenste route en afremmen van een ongewenste route is een bewezen manier om verkeer te sturen en betrouwbaarder en wenselijker dan het onmogelijk maken van een alternatief. Dit is overigens ook de basis van de NSA en zou ook een alternatief voor het linksafverbod kunnen zijn; met andere woorden: geen verbod maar bijsturen. Ik waardeer uw inzet voor schone lucht maar adviseer u voor een zorgvuldige afweging niet aan meerdere knoppen tegelijk te draaien en maatregelen de tijd te geven zichzelf te bewijzen. Ik verzoek u daarom dringend het linksafverbod op te schorten en u als gemeente verder te concentreren op stimuleren in plaats van reguleren. Ik blijf graag op de hoogte van het verdere verloop van deze consultatieronde.	Zie punt B van de algemene onderwerpen voor meer informatie over het linksafverbod vanaf de M.L. Kinglaan
196	Graag wil ik bij deze mijn bezwaren kenbaar maken inzake plan 4b. Ik vind 4b een heel slechte oplossing! Het gaat namelijk een enorme toename van het autoverkeer door en om Overvecht betekenen. Ook hier wonen mensen, waaronder ikzelf! Op de Einsteindreef zal het autoverkeer toenemen van 17.000 naar 30.000, op de Albert Schweitzerdreef van 56.000 naar 76.000, met de bijbehorende nadelige gevolgen qua luchtkwaliteit, geluidsoverlast en leefbaarheid! Het is nu al een gigantisch probleem. De leefbaarheid in dit deel van Overvecht Noord is enorm aangetast met al het huidige autoverkeer (vooral door de dagelijkse files op de NRU) en dat wordt met plan 4b alleen maar erger. Overvecht Noord mag niet de dupe worden van een betere	Zie de beantwoording van reactie 151

	bereikbaarheid cq leefbaarheid in andere delen van de stad. Er moet een oplossing gezocht worden die ook een ontlasting betekent voor Overvecht Noord, een ontlasting voor de Einsteindreef, A. Schweitzerdreef en aanpalende wegen. Ook wij hebben recht op een leefbare wijk, op schone lucht en een beperking van het geluid van het autoverkeer!	
197	Ik zag zojuist een uitzending van ondiep tv. Hierbij een reactie: De uitzending ging over de luchtkwaliteit en een mogelijke afslag van de A2 naar de verschillende wijken in Utrecht. Vanaf de rondweg naar het oude centrum van Keulen en op meerdere plaatsen in het buitenland heb ik heel mooie afslagen gezien in een tunnel (ook met een groot kanaal ernaast). Waarom dus geen afslag maken in de tunnel ipv auto's de hele stad rond te sturen? Dat doen ze toch niet en daar help je het probleem luchtkwaliteit ook zeker niet mee, vraag dus eens hulp in het buitenland.	Het kan zijn dat er in Europa voorbeelden zijn van afslagen in tunnels. Vanwege de aanleg van Leidsche Rijn centrum is een afslag in de tunnel onmogelijk. Zie bij punt B van de algemene onderwerpen voor meer informatie.
198	Naar aanleiding van de ingestelde consultatie mbt bereikbaarheid – Maatregelen Utrecht West wenst ...[geanonimiseerd]... middels dit schrijven te reageren. Als hoofdhuurder van een tankstation gelegen op de Cartesiusweg (dat onderverhuurd is aan ...[geanonimiseerd]...), zal ...[geanonimiseerd]... aanzienlijke inkomstenverliezen lijden ingeval van een realisatie van een knip op de Thomas à Kempisweg die het verkeer op de Cartesiusweg zal verminderen. ...[geanonimiseerd]... is van mening dat deze knip zal leiden tot een toename van het sluipverkeer in de omliggende wijken en dat door een aangepast verkeersplan op het 24 Oktoberplein (links- en rechtsafverbod) eveneens een vermindering van het verkeer op de Lessinglaan en Pijperlaan kan gerealiseerd worden.	Uw suggestie voor een rechtsafverbod richting het 24 Oktoberplein sluit aan bij het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Hierin wordt uitgegaan van een fly-in bij het 24 Oktoberplein, wat betekent dat de aansluiting met de stadsring wordt losgekoppeld (links- en rechtsafverbod vanaf de M.L. Kinglaan). Voor de relatie met de mogelijke knip op de Thomas a Kempisweg wordt verwezen naar punt B van de algemene onderwerpen.
199	...[geanonimiseerd]... heeft begrip voor het feit dat het verkeer door Utrecht-(oud)West beperkt moet worden om de luchtkwaliteit van Utrecht-(oud)West te verbeteren. Met betrekking tot de gekozen voorkeursvariant hebben wij de volgende opmerkingen: 1. ...[geanonimiseerd]... is verantwoordigd, omdat de gekozen oplossing suggereert dat verkeer uit Leidsche Rijn de hoofdoorzaak zou zijn van de problemen met de luchtkwaliteit in Utrecht-(oud)West. Wij wijten die eerder aan andere zaken, zoals verkeerde planologische keuzes bij de opzet van Leidsche Rijn, denk aan de plaats van het Leidsche Rijn Centrum (LRC) en het sluiten van de aansluiting op de A2 bij Oog-in-Al. Daarnaast maakt de gemeente geen werk van goede fietsroutes tussen Leidsche Rijn en de stad, en evenmin van goed, frequent en betrouwbaar trein- en busverkeer op loopafstand. Ook werkt het concept P+R-plaatsen onvoldoende, waardoor veel winkelverkeer van buiten met de auto de stad in gaat, om in het centrum te parkeren. 2. Wij vinden het niet acceptabel dat autoverkeer uit Leidsche Rijn wel	1) Zie punt A en punt C van de algemene onderwerpen. 2) De NOUW 2 dient als volwaardige invalsweg van de stad te blijven functioneren en moet in de ogen van de gemeente beter worden benut. Een dosering op de NOUW past niet in deze visie. Zie ook punt E van de algemene onderwerpen over het effect op de

gedoseerd gaat worden en autoverkeer van de NOUW2 niet. Bovendien gaat dit geen oplossing opleveren: er blijft evenveel verkeer en het veroorzaakt bovendien meer uitstoot aan CO2 en fijnstof, omdat het autoverkeer gedwongen wordt om een omweg via de Nouw2 te nemen. Wat gaat de gemeente doen als het doseersysteem onvoldoende resultaat blijkt te hebben en alleen voor meer autokilometers gaat zorgen? Er is geen tweede optie in beeld. 3. ...[geanonimiseerd]... vindt de keuze om een beperking van autoverkeer te bereiken door een doseerinstallatie in het LRC, voor het station, te plaatsen een slecht idee. Je gaat toch geen wachtende rij auto's creëren midden in een winkel- en uitgaanscentrum? 4. Wijkraad Leidsche Rijn wil geen doorgaand (sluip)verkeer over de Parijs Boulevard, iets wat met deze oplossing wel in de hand gewerkt wordt. 5. ...[geanonimiseerd]... ziet de Parkzichtlaan/Langerakbaan niet als alternatief voor de Vleutensebaan. Als het verkeer niet de Gele Brug op mag dan zou het wel de Stadsbaan moeten nemen naar de Meernbrug. Stimulatie van een alternatieve route via Parkzichtlaan en Langerakbaan beschouwen wij als ongewenst, vanwege de extra verkeersoverlast voor de bewoners daar. 6. ...[geanonimiseerd]... vindt halvering van de groei van autoverkeer dat heden ten dage al als overmatig wordt gevonden een onvoldoende ambitie en ziet bovendien onvoldoende maatregelen om dit te bereiken, anders dan autoverkeer 'pesten'. Waar is de extra inzet op openbaar vervoer? Waar is de verbetering van de fietsverbindingen over barrières, zoals water en snelweg heen? 7. We missen een oplossing voor het verkeer de andere kant op, en dan vooral vanuit Overvecht naar het zuiden. Ook daar kan ingegrepen worden, om de druk op de wegen te verminderen. [geanonimiseerd]... adviseert het college om de volgende alternatieven te onderzoeken: 1. De Vleutensebaan staat al vol verkeerslichtinstallaties die het verkeer kunnen vertragen. Door een slimme koppeling zou het verkeer al behoorlijk gedoseerd kunnen worden. Ook worden de wachtende auto's zo over een groter gebied gespreid, buiten het LRC. Verder zou op de NOUW2 ook een aantal VRI's kunnen worden geplaatst met hetzelfde doel. 2. Het college zou ervoor kunnen zorgen dat Leidsche Rijn (LRC en de buurtwinkelcentra) zodanig in de behoeftes aan winkels, horeca, cultuur, recreatie en werkgelegenheid van de bewoners van de wijken 9 en 10 voorziet, dat er vanzelf minder verkeer naar de stad plaats vindt vanuit deze wijken (zo dit al de oorzaak van het probleem zou zijn). Trage realisatie van (buurt)winkelcentra draagt bij aan het autoverkeer vanuit Leidsche Rijn naar zowel het centrum van Utrecht als naar (Winkelcentrum) Overvecht. 3. Het college zou kunnen trachten te bewerkstelligen dat er zo spoedig	luchtkwaliteit van meer autokilometers. 3+4) Locatie en inrichting van de doseerinstallatie is nadrukkelijk een onderdeel van de verder uitwerking. Een van de belangrijkste randvoorwaarden is dat Leidsche Rijn Centrum en de daarin gelegen parkeervoorzieningen voldoende bereikbaar worden en blijven. Uiteraard dient in deze uitwerking een sluiproute via de Parijsboulevard te worden voorkomen. 5) Een deel van het autoverkeer zal de route Langerakbaan en Parkzichtlaan nemen om via de Stadsbaan op bijv. Hooggelegen te komen. De Langerakbaan en de Parkzichtlaan maken onderdeel uit van de hoofdinfrastructuur van Leidsche Rijn. 6) Het Ambitiedocument geeft invulling aan de ambitie om de groei van het autoverkeer op lange termijn te halveren. Zie ook de algemene intro over het ambitiedocument en punt C van de algemene onderwerpen over de extra inzet voor OV en fiets. 7) Autoverkeer naar het zuiden vanuit Overvecht kan prima gebruik maken van de NRU en de A27 of de A2. De capaciteit op deze wegen wordt de komende jaren ook sterk vergroot, zoals de opwaardering van het gemeentelijk deel van de NRU tot volwaardig onderdeel van de RING Utrecht. Momenteel wordt de capaciteit op de A27 t.h.v. Lunetten vergroot door de aanleg van extra rijstroken. 1. Bij de uitwerking van de doseerinstallatie zal de bijdrage van de bestaande verkeerslichten op de Vleutensebaan worden meegenomen. 2. In de modellen voor de lange termijn (na 2020) is ervan uitgegaan dat de voorzieningen (winkelcentra) reeds zijn gerealiseerd. 3. Zie punt C van de algemene onderwerpen. Momenteel wordt er overlegd om zo snel als mogelijk 6x/uur tussen Woerden en Utrecht te realiseren. Goedkopere vormen van openbaar vervoer liggen niet in het directe invloedsgebied van de gemeente. Hiervoor zijn de NS en de landelijke politiek verantwoordelijk.
---	--

	mogelijk 6x per uur treinen rijden tussen Vleuten en Utrecht CS. Zodat de trein kan concurreren met de auto. En zou vaart moeten zetten achter de tramlijn naar Leidsche Rijn. Ook moet reizen met openbaar vervoer aantrekkelijker en dus goedkoper gemaakt worden, bijvoorbeeld door gezinskaarten aan te bieden. Zeker voor korte bezoeken wegen de OV-kosten niet op tegen auto- en parkeerkosten, zeker als er met een gezin gereisd wordt. 4. Het college zou kunnen trachten de fietsbrug tussen Leidsche Rijn en Oog-in-Al zo snel mogelijk aan te leggen, en zorgen voor geriefelijke fietsroutes naar de binnenstad, zodat meer mensen met de fiets willen reizen en dat ook snel gaan doen. Hierbij hoort ook het sterk verbeteren van de route via de Meernbrug en via de Hogeweidebrug. Bij deze laatste moet de route zo snel mogelijk recht door gelegd worden (en dat zo houden, ook als de Parijsboulevard gerealiseerd is), in plaats van een nog grotere omweg aan te leggen tijdens de bouwwerkzaamheden van LRC. Bouwwerkzaamheden waarvan onbekend is hoe lang deze gaan duren als gevolg van de huidige huizen- en kantorenmarkt. 5. Het college zou kunnen laten onderzoeken of door het verkorten van de route via het Marinus van Tyrus viaduct en de Papendorpse brug een aantrekkelijke alternatieve route van de Stadsbaan naar het centrum en Utrecht Zuid/west kan worden gecreëerd. ...[geanonimiseerd]... vreest dat de route via de Meernbrug het extra verkeer, ondanks de Fly-over, ook niet allemaal aan kan. 6. Het college zou moeten onderzoeken of op de punten waar tussen routes keuzes kunnen worden gemaakt informatieborden kunnen worden geplaatst, die de actuele reistijd voor de keuzes aangeven. Een voorbeeld van zo'n punt daarvoor is de aansluiting van de Huis te Vleutenbaan en de Haarrijnserading op de Vleutensebaan. 7. Als het college er niet in slaagt om op een betere wijze het verkeer via de Gele Brug uit Leidsche Rijn af te remmen en toch een doseer installatie wil aanleggen, dan pleit ...[geanonimiseerd]... ervoor, om het betreffende stuk Vleutensebaan al bij voorbaat niet aan te leggen, om gewenning te voorkomen. En dan de fietsroute daar rechtuit te laten lopen in plaats van via een omweg over de Parijsboulevard. Daarnaast moet nu al een duidelijke oplossing geboden worden voor het vastlopen van verkeer op de Haarrijnse Rading, in plaats van dat op de lange baan te schuiven en er naar te kijken tegen de tijd dat de problemen echt onbeheersbaar blijken te zijn.	4. De gemeente wil de fietsbrug Oog in Al zo snel als mogelijk realiseren. De huidige planning gaat uit van 2016. De ontwikkelingen over de fietsbrug kunt u volgen via: www.utrecht.nl/fietsbrug-ark In het kader van de bouwwerkzaamheden van Leidsche Rijn Centrum kunnen fietsers niet via de bouwplaats rijden. Er is recent een verbinding langs het spoor onderzocht, maar er wordt sterk getwijfeld aan de sociale veiligheid van een dergelijke verbinding. 5. In het kader van Utrecht West is dit alternatief onderzocht. Maar omdat deze geen bijdrage aan het oplossen van de knelpunten is deze variant niet verder onderzocht, omdat de relatie tussen de verdeelring en Papendorp minimaal is. 6. Deze maatregel wil de gemeente verder onderzoeken bij de uitwerking van de doseerinstallatie NSA, mede in het kader van de flankerende maatregelen in het kader van ALU. 7. Dit moet nader worden onderzocht in het kader van de bereikbaarheid van Leidsche Rijn Centrum
200	Graag wil ik reageren op een onderdeel uit het maatregelenpakket Utrecht West. Ik maak mij ernstige zorgen over het plan om een linksafverbod op de M.L. Kinglaan richting Oog in Al. Ik woon zelf aan de Ravellaan/Deliuslaan en ben erg bezorgd over het voorstel. Een linksafverbod zou een enorme verkeersstroom op gang brengen door	Zie punt B van de algemene onderwerpen voor meer informatie over het linksafverbod vanaf de M.L. Kingslaan.

onze straat. Momenteel ervaren wij al een overdaad aan verkeer door de fly-over aanleg, en nog meer vervoersstromen door onze straat zou desastreus uitpakken. Welgelegen staat (stond?!) bekend als een rustige groene wijk (ook volgens visie document gemeente!) en dit gaat volkomen veranderen als het voorstel doorgang vindt. Veiligheid, fijnstof en geluidsoverlast zullen de leefbaarheid aantasten. Wij zien als bewoners Oog in Al/Welgelegen als een rustige plek geschikt voor fietsers, kinderen en ouderen. Hoe moet ik de nieuwe plannen zien in het licht van het visiedocument? Daarnaast strookt dit plan niet met de doelstellingen t.a.v. het project 'fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal'. Daarin wordt gesteld dat de nieuw aan te leggen fietsbrug van Leidsche Rijn naar Oog in Al een belangrijke ader worden in het hoofdfietsnetwerk en men het autoverkeer zoveel mogelijk wil terugdringen. Als beide plannen doorgaan krijgen we dus zowel veel meer autoverkeer als fietsverkeer in de wijk. Een gevaarlijke cocktail! Zeker gezien de kruisingen tegendraads zijn. Graag alsnog uw heroverweging van het huidige plan. Graag een reactie op mijn bezwaar schrift.	
---	--