

Inhoudsopgave adviezen en reacties UAB–Gebiedsagenda's

Overvecht Noordwest

Wijkraad Overvecht	p. 2
Wijkraad Noordwest	p. 4

Centrum

Wijkraad Binnenstad	p. 9
CMU	p. 14

Oost Noordoost

Wijkraad Noordoost	p. 20
Wijkraad Oost	p. 25

West

Wijkraad West	p. 30
Winkeliersvereniging Lombok	p. 39
Wishing Well West	p. 40

Zuid Zuidwest

Wijkraad Zuidwest	p. 43
Wijkraad Zuid	p. 48

Leidsche Rijn Vleuten–De Meern

Wijkraad Leidsche Rijn	p. 50
------------------------	-------

Wijkraad Overvecht

Binnengekomen via:

mail d.d. 16 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor wijkraad?
1	NRU	3.1	Leefbaarheid	In het gebied bij de NRU is nu de verkeersfunctie overheersend, terwijl de verblijfskwaliteit beter moet worden (pagina 5). De wijkraad Overvecht is het eens met deze visie. De fiets wordt in de B-zone Overvecht het hoofdvervoermiddel en daarnaast is de NRU vanuit de stadsbrede benadering van mobiliteit belangrijk. De NRU en de directe omgeving worden zwaarder belast met alle gevolgen voor de leefbaarheid (luchtkwaliteit en dus ook gezondheid).	<i>Goed te horen dat de wijkraad deze visie deelt. De leefbaarheid rondom de NRU is een belangrijk punt nbij de verdere invulling van het project NRU.</i>
1a	NRU		Prognose en monitoring verkeersintensiteit	Er dient rekening gehouden te worden met de invloed van flankerende maatregelen op de intensiteit van het verkeer op de NRU en op wegen van/naar de NRU. Door de aanpassing van de NRU zullen de verkeersstromen in de wijk gaan veranderen en dat zal ook invloed hebben op de verkeersintensiteit op de wegen van/naar de NRU. Het is van belang hiervoor aan de hand van verkeersmodellen prognoses te maken en vervolgens de effecten op de NRU en wegen van/naar NRU constant te monitoren. Het moet mogelijk zijn om bij onevenredige belasting en dus effecten op de leefbaarheid in Overvecht maatregelen te treffen, bijvoorbeeld door dynamisch verkeersmanagement.	<i>Voor de hier geschetste punten ontwikkelen wij Slimme Routes Slimme Regelingen: onze visie op de netwerken en hoe deze dienen te functioneren. Samenhang tussen maatregelen, bijsturen van stromen met dynamisch verkeersmanagement en monitoring komen daarin aan bod.</i>
1b	NRU	3.2, 4.3	Kruisingen op maaiveld voor voetganger en fiets	Wij pleiten voor zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruisingen op maaiveld over de NRU voor fietsers en voetgangers. Voor een aantrekkelijke oversteek maaiveld toevoegen op pagina 7 en 11. Het doorgaande autoverkeer moet zoveel mogelijk verdiept kruisen. Op pagina 11 toevoegen dat er tevens een oversteek naar het Noorderpark is gewenst ter hoogte van het Henri Dunantplein.	<i>Ook wij wensen veel oversteken, maar de beschikbare budgetten laten slechts een beperkt aantal toe.. Daarbij is verdiept kruisen door het autoverkeer voor ons ook vaak wenselijk, maar ook duurder. De keuzes worden verder gemaakt in het project NRU.</i>
2	Auto	3.2	30km/u- gebieden	Wij onderschrijven dat het inrichten van straten naar 30 km/u-gebieden buiten het hoofdwegennet de belangrijkste opgave is voor Overvecht (pagina 8). Terecht wordt opgemerkt dat dit door de opzet van de wijk duurder is dan in veel andere wijken in de stad. Het inrichten naar 30 km/u is een ambitie van enkele decennia (in het wijkverkeersplan van 1995 werd daar al aandacht aan besteed), maar de realisatie gaat langzaam. Het is wenselijk met prioriteit extra te investeren om de ambitie waar te maken.	<i>Ook wij menen dat dit snel moet gebeuren, maar de budgetten blijven een probleem. We proberen toch slagen te maken door aan te sluiten bij gepland onderhoud.</i>

3	Fiets		Bewegwijzering	De bewegwijzering in Overvecht is vooral gericht op de auto. Het is wenselijk bewegwijzering voor de fietser te intensiveren. Gedacht kan worden aan bewegwijzering naar het centrum Utrecht, centrum Overvecht, bedrijventerrein, Maarsseveense plas, Noorderpark, Kasteel Zuilen, NS Overvecht en NS Zuilen.	<i>De fietsbewegwijzering naar recreatie- en groengebieden verbeteren we in het kader van het groenprogramma. Overige verbeteringen is nog geen apart budget voor; die verbeteringen zijn daardoor voorsnog alleen haalbaar door financieel mee te liften met andere projecten.</i>
4	Fiets & voetganger	3.2	Optimaliseren oversteekbaarheid	Het is inderdaad belangrijk oversteken voor voetgangers en fietsers te optimaliseren (pagina 5 en 6). Wij pleiten er voor om bij herinrichting de 'natuurlijke' routes te faciliteren in plaats van geforceerd routes te verleggen, die voetgangers en fietsers toch niet nemen. Het is wenselijk dat op grote kruisingen met VRI's fietsers in twee richtingen kunnen oversteken (netto minder wachttijd) en dat VRI's voor voetgangers en fietsers goed worden afgesteld.	<i>Wij zijn het met u eens dat oversteken het beste werken als ze aansluiten bij natuurlijke routes; het sluit ook aan bij het centraal stellen van de gebruiker, zoals we met UAB beogen. Dit is wat ons betreft dan ook zo veel mogelijk de inzet bij de uitvoering van projecten Goede afgstelling van VRI's voor fietsers en voetgangers krijgt de komende tijd prioriteit; de beste oplossing daarvoor verschilt van kruising tot kruising.</i>
5	Fiets		Doorfietsroute langs spoor naar ASW	De fietsverbinding langs het spoor kan worden verbeterd als deze wordt doorgetrokken naar de Amsterdamse Straatweg. Dit vraagt om goede oversteken over de Vecht en de Brailledreef. Deze doorgaande fietsroute ontbreekt.	<i>De wens deze route te realiseren hebben wij reeds opgenomen in de tekst en staat nu ook op de projectenkaart.</i>
6	Fiets		Doorfietsroute Zandpad	Het doorgaande fietspad op het Zandpad verplaatsen en langs de Vecht aanleggen, zodat fietsers en auto's elkaar niet meer kruisen ter hoogte van de op/afritten Einsteindreef.	<i>Deze interessante suggestie wordt meegenomen bij de invulling van het project Vechoevers.</i>
7	Openbaar Vervoer		Bereikbaarheid binnen Overvecht	Een tramverbinding van Overvecht van/naar het centrum van Utrecht zou, mits goed ingepast, een enorme verbetering zijn voor de OV verbinding. Dit mag echter niet leiden tot een verslechtering van de fijnmazigheid van het OV. Busverbindingen blijven daarnaast belangrijk om OV bereikbaar te houden voor de diverse gebieden binnen de grote wijk Overvecht.	<i>Het realiseren van een tram en tegelijkertijd behouden van een heel fijnmazig ontsluitend busnetwerk is kostbaar. Voor het ontsluitend net zal maatwerk nodig zijn. Overigens verwachten wij een tram naar Overvecht pas op de lange termijn; in de tussentijd is verbetering van verbindende buslijnen gewenst.</i>
8	Openbaar Vervoer		Bereikbaarheid bedrijventerrein	In de gebiedsagenda wordt gesproken over een directe busverbinding tussen NS Overvecht en het bedrijventerrein (pagina 8). Dit is vooral voor NS reizigers van/naar richting Amersfoort of Hilversum, terwijl er ook reizigers zijn van/naar richting Amsterdam. De OV verbinding dient doorgetrokken te worden naar NS Zuilen, zodat er een VOV verbinding is tussen de beide stations via het centrum Overvecht en bedrijventerrein. Nog beter zou het worden als de busverbinding nog verder wordt doorgetrokken naar station Leidse Rijn (voor passagiers van/naar richting Den Haag) en het Antonius ziekenhuis. Hierdoor kan ook de frequentie worden verhoogd.	<i>In deze behoefte wordt grotendeels voorzien in het voorgestelde OV-net: er is een zgn. tangentiële lijn van station Overvecht, via winkelcentrum Overvecht naar station Zuilen en station Leidsche Rijn opgenomen.</i>

9	Goederen		Bereikbaarheid kleinere winkelcentra	Voorkom zoveel mogelijk dat goederenvervoer door verblijfsgebieden gaat. Winkelcentra moeten wel goed bereikbaar blijven voor het goederenvervoer. Er ontbreken veel winkelcentra in de wijk Overvecht op de kaart pagina 16. Zo dienen winkelcentra Overkapel, Arnodreef, Gagelhof en De Klop toegevoegd te worden op de kaart op pagina 16.	<i>Goederenvervoer zo veel mogelijk op de hoofdwegen houden is inzet van ons beleid. De goederenvervoerkaart geeft alleen de allergrootste goederenvervoertrekkende locaties aan, zoals winkelcentra met een wijoverstijgende functie. Hiervoor wijzen we routes aan waar extra maatregelen t.b.v. het goederenvervoer mogelijk zijn. Daarom staan de kleinere door u genoemde winkelgebieden niet op de goederenvervoerkaart. Deze zijn gewoon bereikbaar via het hoofdnet voor de auto (stelsel van stedelijke verbindingsewegen). Ook krijgen ze waar nodig aandacht vanuit het actieplan goederenvervoer.</i>
10	Goederen		Afhaalpunten goederen	Nu er steeds meer via internet wordt gekocht dient rekening ook gehouden te worden met de aflevering van goederen. Enerzijds vindt aflevering aan huis plaats, maar het is wenselijk locatie voor afhaalpunten in figuur pagina 16 te plaatsen die goed bereikbaar zijn met OV, fiets en auto.	<i>Dit onderwerp pakken wij uitgebreid op in het Actieplan Goederenvervoer 2015-2018. Het aantal afhaalpunten is dusdanig groot en qua locatie wisselend (bij winkels, op stations etc) dat het niet zinvol is dit op een kaart met hoofdstructuren weer te geven, maar het heeft dus onze sterke aandacht.</i>

Wijkraad Noordwest
Binnengekomen via:

Mail d.d. 21 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor wijkraad?
	Algemeen		Samenhang wijkoverschrijdende projecten	Vooraf moet gezegd worden dat het de wijkraad ontbreekt aan inzicht hoe wijkoverschrijdende projecten uitpakken in stadsverband, te beginnen bij aangrenzende wijken. Voorbeeld hiervan is het effect van de knijp Monicabrug op het Westplein, de Vleutenseweg, Thomas à Kempisweg en Cartesiusweg. Voor de 'samenhang der dingen' is het wachten op 'Slimme routes, Slim regelen'. Dit kan betekenen dat de Gebiedsagenda eind 2015 aan herijking toe is.	<i>Als het uiteindelijke Slimme Routes Slim Regelen (SRSR) tot substantiële wijzigingen leidt t.o.v. wat nu in H3 staat, dan is inderdaad wijziging nodig en mogelijk. De kans daarop hebben we echter zo klein mogelijk gehouden, door H3 aan te laten sluiten op de huidige stand van zaken van SRSR.</i>

	Zijdebalen en 2de Daalsedijk	2.1	Automobiliteit / parkeernorm	<p>Zijdebalen en de herontwikkeling 2de Daalsedijk worden in één adem genoemd als (binnen)stedelijk woonmilieu die een passende mobiliteitsbehoefte dienen te krijgen. De wijkraad stelt dat Zijdebalen op het punt van automobiliteit niet als voorbeeld kan dienen. In Zijdebalen hebben praktisch alle woningen een parkeerplaats, sommige zelfs twee. Deze ruime parkeernorm zou voor de te ontwikkelen locatie 2de Daalsedijk desastreus zijn, gelet op in de Visie op dit plan voorgestelde de afwikkeling van het verkeer door de aangrenzende kleine straatjes. Zie daarvoor ons advies over dit plan (februari 2015). Wij stellen daarom voor de 2de Daalsedijk een parkeernorm voor van 0,5 parkeerplaats per woning. Te onderzoeken is of het parkeren voor deze locatie buiten het plan zelf kan worden gezocht. Dit aan de andere zijde van de Spoordijk, te bereiken via de beoogde fiets/voettunnel. De verkeersafwikkeling gaat dan via de Cartesiusweg.</p>	<p><i>Het verschil in ontsluitingsmogelijkheden en dus de noodzaak van andere mobiliteitsoplossingen is overgenomen in de tekst, evenals vermelding dat het een autoluwe wijk wordt.</i></p> <p><i>De voorgestelde oplossingen worden meegenomen bij de verdere ontwikkeling van de 2e Daalsedijk.</i></p>
	Algemeen		Splitsen en omzetten woningvoorraad	<p>Een algemeen probleem in Noordwest is de toename van het splitsen en omzetten (in kamerverhuur) van woningen. Delen van Noordwest zijn hiervoor min of meer beschermd. Dat geldt voor delen in Zuilen en Ondiep. In de rest van Noordwest, waaronder heel Pijlsweerd, is het vrijelijk prijs-schieten voor grote en kleine ontwikkelaars en bouwbedrijven. Met alle gevolgen voor de leefbaarheid van de buurt. Zeker ook voor het parkeren van auto's en fietsen in toch al nauwe straten en smalle stoepen. De wijkraad verzoekt de bescherming tegen splitsen en omzetten voor heel Noordwest te laten gelden.</p>	<p><i>De commissie stad en ruimte is op 24 maart jl. geïnformeerd over de resultaten van de evaluatie van het omzettingsbeleid en het bouwkundig woningsplitsingsbeleid.</i></p> <p><i>In de brief bij het evaluatierapport geeft het college aan dat de bevindingen uit de evaluatie geen aanleiding geven om de beleidsvelden te herzien. Signalen uit verschillende wijken waaruit de zorgen van burgers over leefbaarheid naar voren komen alsmede veranderde en nieuwe wetgeving zijn aanleiding voor het college om in oktober nieuwe beleidsvoorstellen voor te leggen aan de raad.</i></p> <p><i>De gemeente reguleert met het omzettingsbeleid en met het splitsingsbeleid marktwerking, om de leefbaarheid en de woningvoorraad te beschermen. Hierbij is steeds een belangenafweging tussen de huisvestingsvraag van starters en studenten enerzijds en de leefbaarheid anderzijds gemaakt. Ook bij de voorstellen voor aanpassingen op de beleidsvelden die in oktober zullen worden voorgelegd zullen deze belangen gewogen worden.</i></p>

Verbinding Zuilen en Ondiep	2.2	Inrichting stadsboulevard (MUW)	De in de 'Maatregelen Utrecht-West' aangekondigde aanleg van de stadsboulevard wil de Wijkraad zo snel mogelijk gerealiseerd zien. De St.Josephlaan en Marnixlaan scheidt niet alleen Zuilen en Ondiep van elkaar, de leefbaarheid er langs is ver beneden de maat. Recent werd door Milieudefensie aangetoond dat de Marnixlaan qua milieukwaliteit één van de vuilste straten in Utrecht is. Het principe van 4 naar 2 sporen (met groen ertussen!) onderschrijft de wijkraad. De concept tekeningen geven echter aan dat bij kruisingen er weer naar 4 (opstel)stroken wordt overgeschakeld. De wijkraad adviseert de opstelstroken in de lengte gezien veel korter te maken dan nu voorgesteld is. Dit in het bijzonder bij de kruising St.Josephlaan - Amsterdamsestraatweg.	<i>Dit ondersteunt de keuze om dit project in de agenda op te nemen. Exacte profielkeuzes worden niet vastgelegd in de gebiedsagenda, maar binnen projecten. Daarom is het punt over de opstelstroken meegegeven aan het project Maatregelenpakket Utrecht West waarvoor de consultatie loopt; vanuit dat project wordt hierop gereageerd.</i>
Vechtoevers	2.2	Trappen waterzijde Zijdebalen en Lagenoord	De wijkraad is het volledig eens dat er verbeterpunten zijn om de Vechtoevers beter te betrekken bij recreatieve behoefte. Dit, zoals aangegeven, vooral voor het verhogen van waterbeleving en watergebruik. Helaas zijn bij Zijdebalen de mogelijkheden aan de waterkant niet benut. Hier kunnen alsnog trappen aangelegd worden. Bijvoorbeeld zoals gerealiseerd is bij het Utrechts Geluk bij de Rodebrug (of als de trappen aan de Weerdsloos). Een mogelijkheid voor een dergelijke aanleg is er ook aan de Lagenoord tegenover het Noordsepark.	<i>Deze goede suggesties worden meegenomen bij de invulling van het project Vechtoevers.</i>
Station Zuilen	4.6	P&R / Transferium	In een eerder advies gaf de wijkraad aan om nabij het Station Zuilen een P&R locatie/ transferium te realiseren. Dit wordt gemist bij hetgeen in de Gebiedsagenda aangegeven is onder Station Zuilen. Bij de verdere invulling van het Cartesiusweggebied en de Spoorzone is dit een essentieel onderdeel om de leefbaarheid van aanliggende buurten niet nog verder onder druk te zetten.	<i>Het past niet in het Utrechtse P+R-beleid om op een locatie zo midden in de stad een P+R te realiseren. Dit bevordert voor- en natransport van/naar Randstadspoor met de auto in de stad, terwijl lopen, fietsen of OV hier voor de meeste mensen een goede optie is.</i>
Amsterdam- sestraatweg	4.7	Toevoegen groen: bewoners- initiatieven Daalsepark en Deltapunt	Het project Amsterdamsestraatweg wordt goed neergezet in de Gebiedsagenda. Realisatie is natuurlijk nog een andere kwestie. Aanhoudende daadkracht van uw college is essentieel. Gemist wordt echter een duidelijke keus voor het bewonersinitiatief voor de aanleg van het Daalsepark. Wat de wijkraad betreft een broodnodig stukje groen in deze totaal groenarme 1ste Daalsedijk-buurt. Dit wordt nu mogelijk door de in gang gezette reconstructie van de kruising Paardenveld. Ook gemist wordt het bewonersinitiatief (ingediend bij het wijkgroen-plan Noordwest) om de Deltapunt voor recreatie in te richten, inclusief een oversteekbare Amsterdamsestraatweg.	<i>Daalsepark is niet bij naam genoemd, maar wel is groen benoemd in de tekst over Paardenveld, als één van de opties. De UAB-gebiedsagenda is niet de plek om de keuze te maken voor de invulling, dat moet in het project Kop ASW zelf gebeuren. Het Demkapunt is toegevoegd in de tekst, als één van de groengebieden waarvoor ASW beter oversteekbaar zou moeten worden.</i>

	Kop Amsterdamse-straatweg - Paardenveld	4.9	Parkeergarage	Bij het project Kop van de Straatweg wordt ook de mogelijkheid genoemd om een parkeergarage te realiseren. De wijkraad neemt hier afstand van. Dit zal immers nog meer auto-verkeer naar de binnenstad aantrekken. Bovendien worden al in en rond de binnenstad/stationsgebied parkeergarages gebouwd.	<i>De mogelijkheid een parkeergarage te realiseren is opgenomen in de Ontwikkelstrategie ASW en daarom in eerste instantie overgenomen. Bij nader inzien hebben we deze verwijzing weggelaten, omdat hij alleen aan de komst van een supermarkt gekoppeld is en daarover nog keuzes moeten worden gemaakt.</i>
	Oudenoord-Monicabrug-Weerdsingel	4.10	(Door)fietsroute	De knijpmaatregelen Monicabrug dienen snel genomen te worden. Bewoners zijn er, op grond van eerdere mededelingen, vanuit gegaan dat deze per 1-1-2015 genomen zouden zijn. Bewoners van de Weerdsingel en omgeving wensen een volwaardig fietspad vanaf de Paardenveldkruising naar de Monicabrug. Het voorstel van de gemeente is een fietsstrook. Een volwaardig fietspad past ook in het versterken van de oost-west doorfietsroute. Het voor deze doorfietsroute aanbrengen van een nieuwe brug ter hoogte van de Weerdsingel wijst de wijkraad af. De Weerdsingel en aangrenzende Oudegracht is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het doortrekken van de oost-west fietsroute kan natuurlijk ook aan de binnenstadzijde van de Singel gerealiseerd worden. Dit kan door een oversteek te maken van de Weerdsingel naar de Nieuwekade, bijvoorbeeld ter hoogte van de Singelstraat. Niet ver hier vandaan lag tot 1969 de Molenbrug, een voet/fietsbrug naar het Paardenveld. Het zal tevens de overbezette Monicabrug ontlasten.	<i>De knijp Monicabrug wordt de komende maanden (vóór 1 juli 2015) gerealiseerd. Voor de fiets wordt daarbij gerealiseerd wat op dit moment haalbaar is: inderdaad een fietsstrook. De tekst over de doorfietsroutes als alternatief voor de binnenstadsas, waar de brug bij de Weerdsingel deel van is, is uitgebreid en genuanceerd. Elke routeoptie heeft voor- en nadelen. Wij achten het gezien de grote opgave voor het oost-west fietsverkeer noodzakelijk alle opties serieus te verkennen (waarbij een route met een nieuwe brug één van de opties is, zo wordt hij nu ook gepositioneerd, niet als dé voorkeursoptie), rekening houdend met alle belangen zoals beschermd stadsgezicht.</i>
	Oudenoord-Monicabrug-Weerdsingel	4.10	Oversteekbaarheid kruisingen: Otterstraat	Goed punt is de aandacht die wordt aangegeven voor de Oudenoord/Nijenoord ten aanzien van de oost-west kruisingen voor de fiets bij de Kaatstraat en de D. van Mollemstraat. De wijkraad wil daar ook de Otterstraat aan toevoegen. Dit wordt dé verbindingstraat vanuit de Westerdijk/Zijdebalen naar de winkels en de basisschool aan de kop van Amsterdamse-straatweg. De Otterstraat is nu al een haast onneembare oversteek over de Oudenoord. Ook de oversteekbaarheid van de D.van Mollemstraat vanuit Zijdebalen naar het enige groen in de buurt, het Noordsepark, dient ten gunste van fietsers en voetgangers aangepakt te worden. Onderdeel van de totaal aanpak dient ook het recent in het Buurtoverleg Pijlsweerd gepresenteerde 'Ontwikkelingskader Oudenoord/Nijenoord' te zijn. De wijkraad verwacht dat het college aandacht zal schenken aan de opmerkingen die in het Buurtoverleg van 3 maart over de conceptversie gemaakt zijn.	<i>De genoemde routes hebben we toegevoegd op de kaart en zullen onderdeel worden van dit project oost-westroutes.</i>

	Algemeen		Verkeers-veiligheid	Tevens verzoeken we u om bij de (her) inrichting van (nieuwe) wegen ervoor te zorgen dat het voor scooters duidelijk (er) is of dat ze zich op de rijbaan of op het fietspad moeten begeven. Te vaak komt het voor dat scooters zich op het fietspad bevinden daar waar ze op de rijbaan moeten zijn. Dit leidt tot onveilige situaties op het fietspad.	<i>Dit wordt opgepakt in het Project Brommers op de rijbaan (onderdeel van Actieplan Verkeersveiligheid)</i>
	Algemeen		Overdwars door Utrecht-Noordwest	Tot slot vraagt de wijkraad aandacht voor 'Overdwars door Utrecht-Noordwest', de Nota van Aanbevelingen van de Fietzersbond (december 2011). Deze voorstellen zijn voor een deel overgenomen en gerealiseerd. Nog niet gerealiseerde voorstellen zijn het meer dan waard om niet alleen 'meegenomen' te worden, maar ook daadwerkelijk in te worden gevuld.	<i>Wij hebben de routes uit deze nota naast de routes in het fietsnetwerk van de gebiedsagenda's gelegd en constateren dat deze vrijwel geheel overeen komen (soms is een iets andere keuze gemaakt). De aanbevelingen voor de invullingen worden meegenomen bij verdere projectinvulling.</i>

Wijkraad Binnenstad

Binnengekomen via:

Wijkraadverslag 11 maart i.c.m. gespreksverslag delegatie 19 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor wijkraad?
				Beschouw het als een geheel, geen kleine aparte gebiedjes. Kijk naar knelpunten en zoek in het geheel van alle mobiliteiten naar oplossingen.	<i>De keuze voor deze gebiedjes zijn juist gebaseerd op een bschouwing van het Centrum als geheel, met de stadsbrede samenhang in het achterhoofd. Oplossingen in deze gebiedjes zijn nodig voor het behalen van de ambities in het hele Centrum en de hele stad. Zie verder de antwoordbrief voor de stadsbrede samenhang.</i>
				Oost-west fietsroute en noord-zuid fietsroute Binnenstad zijn slecht. Voor oost-west worden 2 oplossingen gegeven: de fietsers leiden binnen de singels, en ook over de Nobelstraat.	<i>Dit ondersteunt de tekst mbt fietsroutes door de binnenstad in H3.</i>
				Fiets gelijkvloers laten rijden samen met de bus – later tram – is een gevaarlijke oplossing. Begin liever eerst met het definiëren van het knelpunt.	<i>Deze oplossing is inmiddels uit de gebiedsagenda gehaald; de wens de Nobelstraat voor fietsers te verbeteren blijft wel staan.</i>
				Als je toerit in de zuidelijke stad wilt behouden, ga dan niet "nadenken over de toekomst van de Springweg-garage" want die heb je gewoon nodig.	<i>De tekst is iets gewijzigd, de toekomst is meer open gelaten. Nadenken blijft nodig, want de huidige gebruiksovereenkomst loopt binnenkort af.</i>
				Voetgangersgebied vergroten of niet? In ieder geval t/m Oudkerkhof want op zaterdag is het voetgangersgebied overvol.	<i>Dit ondersteunt de keuze voor project Winkelwandelgebied.</i>
				De strijd tussen fietser en voetganger op met name de Oudegracht loopt soms uit de hand. Waarom pakken fietsers die noord-zuid rijden niet de Nieuwegracht? De Oudegracht is op dit moment kennelijk de enige logische route voor de fietsers.	<i>Dit ondersteunt de opgaven die wij voor voetganger en fiets benoemen in H3 en wij zien het ook als ondersteuning voor de keuze voor de projecten Oudegracht en Singels. De gemeente wil graag dat Catharijnesingel en Tolsteegsingel sneller maken zodat er minder mensen kiezen voor de Oudegrachtroute.</i>
				Nobelstraat is enorm probleem. Fietspad op gelijke hoogte maken is heel gevaarlijk. Oversteken is ook erg moeilijk, dat wordt nu verbeterd maar is er nog de mogelijkheid om te kijken naar het effect van eenrichtingverkeer in Nobelstraat?	<i>Fietspad op gelijke hoogte gaat niet door en is uit de tekst gehaald. Eenrichtingsverkeer is lastig. De gemeente wil graag dat bussen over dezelfde route rijden want dan weten mensen waar hun halte voor de terugweg is. Daarom gaan bijna alle bussen over de Nobelstraat. Wel wordt nagedacht over "de auto via de busroute".</i>

			Nobelstraat	Het stagneert al bij het verkeerslicht, waar auto's rechtsaf de singel op gaan. Het zijn er maar een paar maar ze houden heel veel verkeer tegen. Laat het OV in 1 richting door de Voorstraat rijden en de andere richting door de Nobelstraat. En vervang die bus dan meteen door een tram!	<i>Dit moet invulling krijgen bij de projecten Binnenstadsas, Voorstraat-Wittevrouwenstraat, Singels en (in gebiedsagenda Oost-Noordoost) Nachtegaalstraat en Biltstraat. De verkeerscirculatie zullen wij voor deze projecten in samenhang bekijken. Met als hoofdlijn goede doorstroming voor Ov en voor fietsers en voetgangers.</i>
				koeriersdiensten in de Binnenstad, en ook de gemeentereiniging: bedrijven die blijkbaar een vergunning hebben om de paal te laten zakken en om de haverklap pakjes komen afleveren in het voetgangersgebied. Zie ook het voorstel inzake goederenvervoer, probeer dat aan te pakken.	<i>Een groot probleem is het functioneren van het huidige afsluitsysteem. Er zijn nu veel overtredingen. In de loop van dit jaar hopen we een beter functionerend systeem te hebben. Vanuit die situatie gaan we in het Actieplan Goederenvervoer aan de slag met verbetering van de bevoorradingssituatie en vermindering van de overlast.</i>
				Evt. nieuw te realiseren parkeergarage bij Amsterdamsestraatweg waar de bewoners hun auto in kunnen zetten om parkeerplekken belanghebbenden in de stad te verminderen”, pag. 14 bovenaan: wat betekent dat?	<i>Deze tekst is inmiddels verwijderd, omdat de komst van een supermarkt en zeker een garage nog geen uitgemaakte zaak is.</i>
				Als de gemeente het blik van de straat wil zal de gemeente de automobilist moeten verleiden om gebruik te maken van de leegstaande parkeergarages, zoals Griftpark. Maar de automobilist wordt nu juist ontmoedigd om er via Berenkuil heen te gaan.	<i>Dit pakken wij op in het project Vindbaarheid.</i>
				Wijkraad pleit er regelmatig voor om kortparkeren uit de Binnenstad weg te halen; gemeente is daar geen voorstander van vanwege inkomstenderving. Vreemd als dan hier wordt gesproken over bewoners die naar de parkeergarage moeten; je bent je inkomsten kwijt en je gebruikt een hele dure garage voor de auto's van bewoners.	<i>Vanuit kwaliteit openbare ruimte zijn ook wij veelal voor verwijderen van parkeerplekken op straat in de binnenstad, maar er zit inderdaad een kostencomponent aan. Toch kan het zijn dat in de toekomst dit soort keuzes in beeld komen, als we het belang van de kwaliteitsverbetering heel groot vinden. Maar het zal stapje voor stapje en zeer zorgvuldig moeten gebeuren.</i>
				Brug Weerdsluis (in het kader van Zijdebalen/Oudenoord): liever niet!	<i>De tekst over de doorfietsroutes als alternatief voor de binnenstadsas, waar de brug bij de Weerdsluis deel van is, is uitgebreid en genuanceerd. Elke routeoptie heeft voor- en nadelen. Wij achten het gezien de grote opgave voor het oost-west fietsverkeer noodzakelijk alle opties serieus te verkennen (waarbij een route met een nieuwe brug één van de opties is, zo wordt hij nu ook gepositioneerd, niet als dé voorkeursoptie), rekening houdend met alle belangen.</i>

	Algemeen			Het bevorderen van het parkeren aan de rand van de stad (P+R) i.p.v. in het centrum wordt niet genoemd in de gebiedsagenda. Niet alleen aandacht schenken aan bezoekers van het centrum, maar ook aan het gebruik door bewoners (lopen, fietsen, fietsen stallen; kleine OV-buurtbusjes [ook voor bezoekers/toeristen van buiten], meer dan alleen lijn 2, die bovendien eenrichting circulatie als nadeel heeft, i.p.v. de grote bussen). Fiets binnenstad is alleen gericht op doorgaande fietsroutes.	<i>De tekst over de fietsers met bestemming of herkomst in de binnenstad was inderdaad te beperkt, is nu uitgebreid. Het bevorderen van P+R vinden ook wij belangrijk, dit staat reeds in paragraaf 3.2. Het OV-net wordt opgepakt in Slimme Routes Slim Regelen. Daarbij de opmerking dat ontsluitende buslijnen altijd maatwerk zijn en we in de binnenstad de grootste stromen lopend en fietsend willen laten plaatsvinden.</i>
	Ledig Erf/station Vaartsche Rijn			Men is akkoord met de opgave vanaf Rotsoord/Vondellaan tot en met de Twijnstraat (ook Bleekstraat meenemen). Het goede voorbeeld van de Prins Hendriklaan wordt genoemd als auto te gast. Niet wachten tot 2018 als de HOV-bussen van het ledig erf verdwenen zijn, maar ook al eerder iets op straat uitvoeren.	<i>Dit ondersteunt de tekst; en voor 2018 zullen we reeds maatregelen nemen op in ieder geval de Wester- en Oosterkade.</i>
	Oudegracht-zuid en noord			Ideeën ter verbetering zijn de eenrichting-circulatie beter handhaven of regelen (fietsers in één richting laten fietsen). Ook onderzoek opheffen parkeerplaatsen als er bijv. voor bewoners ruimte vrij komt in P-garage Springweg. Als de achterzijde van het oude postkantoor anders gebruikt gaat worden, kan ook dit deel van de Oudegracht misschien anders gaan worden gebruikt? Men voegt toe dat niet alleen de auto's uit het straatbeeld moeten, maar ook de vele gestalde fietsen tegen het hekwerk. De Vismarkt is het grootste knelpunt. De alternatieve fietsroutes moeten wel logisch zijn, want fietsers fietsen niet graag om. Handhaving is echt nodig. De Singelroute vindt men geen goed alternatief. Misschien de Lange Nieuwstraat? Ook aan de oost-west zoals de H-H-H-route moet aandacht worden geschonken. Ook de Oudegracht-noord nabij de Rembrandtbioscoop kan misschien anders worden ingericht (voet/fietsgebied en alleen auto's tijdens venstertijden voor 11 uur?).	<i>Deze punten zien wij als ondersteuning van de projecten Oudegracht-Zuid (waarbij in de beschrijving ook het belang van de Lange Nieuwstraat is opgenomen), Oudegracht-Noord en (uitbreiding van) het Winkelwandelgebied.</i>
	Voorstraat – Wittevrouwenstraat – (Biltstraat-west)			Een suggestie is om voor het OV ook een circulatie in te voeren: Voorstraat in en Lange Jansstraat – Nobelstraat uit. De Nobelstraat bij dit project betrekken (zie ook opm. Binnenstadsas .). Kan de bus niet één rijstrook krijgen en via elektronica om en om laten rijden (zeker als er een tram komt, idem als Leidsestraat in A'dam)?	<i>Eenrichtingsverkeer is lastig. De gemeente wil graag dat bussen over dezelfde route rijden want dan weten mensen waar hun halte voor de terugweg is. Daarom gaan bijna alle bussen over de Nobelstraat. Eén rijstrook voor de bus is gezien het aantal bussen geen reële optie, de vertraging voor de bus als gevolg van wachten zou al snel te groot worden. Wel wordt nagedacht over "de auto via de busroute".</i>

	Monicabrug / Jacobsstraat			Waarom staat dit project erop? Het is juli 2015 gereed. Misschien na de evaluatie nog aanpassingen als bijv. blijkt dat de Weerdsingel WZ niet voldoende autoluw is geworden? Wijzig de projectnaam Monicabrug in weerdsingel-westzijde.	<i>Het gaat inderdaad om Weerdsingel en m.n. Oudenoord als verlengde wat nu gerealiseerd wordt in de Jacobsstraat. Tekst en titel zijn verduidelijkt.</i>
	Paardenveld			Idem. Waarom staat dit project erop? De reconstructie van de kruising Paardenveld is binnenkort gereed. Het gaat om wat te doen met de vrijgekomen ruimte in Daalsetunnel noordzijde? Men vindt dat het niet alleen om eventueel een P-garage voor bewoners mag gaan, maar ook misschien een park, een speelplek of woningbouw. Ook de plek voor P-garage Paardenveld bij dit project betrekken. Welke functie komt daar?	<i>Dit project staat erop, omdat er nog enkele aanvullende wensen zijn mbt voetganger en fiets. Deze zijn nu in de tekst en projectenlijst verduidelijkt. De tekst over de parkeergarage is weggehaald, in plaats daarvan aangegeven dat de verschillende opties nog verkend moeten worden en dat daarna in het project een keuze moet worden gemaakt.</i>
	Westplein – Daalse-tunnel			Vooral de twee fietsroutes door de Daalsetunnel en Leidseveertunnel aantrekkelijker en veiliger maken. Hoe zit het met de 'knip' Daalsetunnel – Amsterdamsestraatweg om het verkeer naar de Amsterdamsestraatweg te verminderen? Dit ook bij het project betrekken. hoe maak je hiervan een goed verblijfsgebied? Wijkraad adviseerde een tunnel onder Westplein.	<i>Aandacht voor de verbindingen voor de tunnel is onderdeel van de gebiedsagenda (in beschrijving fiets en in project Daalsetunnel/Westplein). Het Paardenveld wordt momenteel ingericht met beperkte afslagcapaciteit richting Amsterdamsestraatweg. Voor het Westplein (en de tunnel) verwijzen wij u naar de onlangs gepresenteerde toekomstvisie voor het stationsgebied.</i>
	Mariaplaats – Rabobrug			Het gaat om de hele fiets/wandelroute dus ook het Moreelsepark en de oversteek Catharijnesingel. Als de grote fietsenstalling Oost stationsstraat gereed is, kunnen er fietsparkeerplaatsen bij het Moreelsepark worden weggehaald en ontstaat er openbare ruimte voor andere doeleinden. Men wijst erop dat er fietsen gestald zullen blijven voor het winkelcentrum Hoog Catharijne en AH.	<i>Dit is een terechte toevoeging, we hebben de tekst hierop aangescherpt.</i>
	Binnen-stadsas (Smakke-laarsveld tot Nobelstraat)			Zie ook opm. Voorstraat – Wittevrouwenstraat. Het gaat vooral om de herinrichting van deze as als er een tram komt (na 2025). Er rijden veel te veel fietsers over deze as. De auto's kunnen misschien uit de Nobelstraat (alleen binnen venstertijden voor 11 uur)? Het liefst Nobelstraat autovrij.	<i>Zie het antwoord over eenrichtingsverkeer voor de bus bij de Voorstraat / Wittevrouwenstraat. Verminderen autoverkeer nemen wij mee in het project Binnenstadsas. De aantallen zijn overigens niet zo groot, het probleem zit op de momenten waarop ze de doorgang blokkeren. Beter spreiden van fietsverkeer in oost-westrichting is dé uitdaging voor de fiets in het Centrum. Daarom op inzet op alternatieven binnen het centrum én op doorfietsroutes langs het centrum in de gebiedsagenda.</i>

	Singel (noord – oost – zuid – west)			<p>De Singel als één geheel inrichten (meer ruimte voor fietsers en een betere verbinding tussen de binnenstad en omliggende buurten). Men vraagt of de oude discussie parkeerroute en stadsdistributieroute weer terugkomt? Het zal niet gaan lukken om fietsers om de binnenstad te laten rijden, want dat is een omweg. Ook goed kiezen of je de buitenkant van de Singel als fietsroute inricht of juist de binnenkant. Het gaat om de beleving van een route door fietsers. Als voorbeeld: de Asch van Wijckskade (binnenzijde) is veel geschikter dan de buitenzijde. Meerdere wijkraadleden zijn tegen een nieuwe fietsbrug bij de Weerdsluis. Goed kijken voor welke segmenten van fietsers de Singel wel een goed alternatief kan zijn (van A naar B verderaf van de binnenstad, bijv. naar Galgenwaard via de Bleekstraat).</p>	<p><i>Singel als één geheel inrichten ondersteunt de tekst bij project Singels. Parkeerroutes en bevoorradingsroutes moeten hierin ook inderdaad weer betrokken worden, maar de singel zal altijd een functie houden voor parkeren en bevoorradings. Fietsen om de binnenstad lukt alleen als aansluitend routes doorlopen in rechte lijnen. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden, zodat doorgaande fietsers echt een aantrekkelijke, snelle route buitenom krijgen. Binnen de singels willen we de ruimte in principe benutten voor de vele fietsers die wel een bestemming hebben binnen de singels (en ook voor fietsers naar het station, als buitenom te ver om is) De tekst over de doorfietsroutes als alternatief voor de binnenstadsas, waar de brug bij de Weerdsluis deel van is, is uitgebreid en genuanceerd.</i></p>
	OV-terminal			<p>Waarom staat dit project erop? Het is toch al bekend hoe het gaat worden (2016)? Men merkt op dat voetgangers die geen bestemming trein hebben in de toekomst ook door het gebied heen kunnen, buiten de treinpoortjes om. De trap bij het nieuwe stadskantoor is te stijl en zou eigenlijk luier moeten. Worden er meer leuningen aangebracht? Bij valpartijen is de gemeente aansprakelijk. Zijn de roltrappen in de buitenlucht niet onderhoudsgevoelig? Waarom niet overdekt?</p>	<p><i>Omdat de OVT cruciaal is voor de ambitie van UAB, vinden wij het nodig dit project op te nemen. Ondanks dat bekend is hoe het gaat worden, is het wel een elementair onderdeel van de gebiedsagenda. Voor de steile trappen zijn de roltrappen het alternatief. Deze roltrappen zijn geschikt voor de buitenlucht.</i></p>
	Winkel- / wandelgebied (incl. Oudergracht-midden)			<p>Het gaat om eventuele uitbreiding van het voetgangers/autovrije gebied. Sommige ondernemers van Oud kerkhof willen wel een aantal parkeerplaatsen opheffen, want veel plaatsen worden door de werknemers/eigenaren zelf gebruikt. Misschien een aantal parkeerplaatsen handhaven met een maximum parkeertijd van één uur. Fietsers mogen hier wel blijven. Ook de Zadelstraat moet worden aangepakt. Een ondernemer stalt steeds materialen, hetgeen hinderlijk is voor fietsers en voetgangers. Handhaving is de enige oplossing. Misschien voor bijv. Vismarkt fietsen verbieden na 11 uur (venstertijden stadsdistributie)? Goed handhaven is nodig. Idem Drift. De auto kan hier wel uit.</p>	<p><i>Dit ondersteunt de tekst over het project Winkelwandelgebied. Keuzes welke straten precies voetgangersgebied moeten worden en welke (parkeer- en toegangs)regels gelden worden in het project pas gemaakt.</i></p>
	Nieuw toevoegen: Domplein			<p>De autoafsluiting wordt binnenkort geregeld. Expeditieverkeer door Achter St. Pieter is wel problematisch, maar er is geen andere oplossing om de Kromme Nieuwegracht te ontlasten.</p>	<p><i>De verbetering van het handhavingssysteem voor het Domplein (waarschijnlijk met camera's) is een relatief beperkte opgave, die opgepakt wordt in het Actieplan Goederenvervoer. We voegen hem daarom niet toe aan de lijst met belangrijke projecten in deze gebiedsagenda.</i></p>

	Nieuw toevoegen: Stadsdistributie / bevoorradings voetgangersgebied			Waarom niet grote vrachtauto's (tot 9 m., x ton aslast) in de binnenstad verbieden en alleen bestelwagens toelaten (<< 9 m.)? De bocht Smeestraat – Springweg is bijv. door een vrachtauto niet te nemen. Discussie of één volle vrachtauto beter is dan 10 kleine bestelbusjes die half leeg zijn (gemeentelijk beleid; Dymph Hoffmans). AH/Jumbo komen 6 à 8 keer/dag met een volle vrachtauto. Figro met meerdere vestigingen in de regio rijdt met half lege busjes, maar dat komt omdat ieder ondernemers zijn spullen bij een andere regionale firma bestelt.	<i>Het belang van een goed georganiseerde, schone bevoorrading in de binnenstad is benadrukt in H3, bij de paragraaf over goederenvervoer, die ook nog is aangescherpt. De verbeteropgave op zich krijgt echter als project een prominente plek in het Actieplan Goederenvervoer en niet in deze gebiedsagenda. Daarbij wordt gestreefd naar een passende, schone voertuigen, maar nadrukkelijk ook efficiënte logistiek.</i>
	Toegankelijkheid voor scootmobiel			Sommige type bestratingsmateriaal zijn ongemakkelijk voor deze doelgroep. Straatmeubilair staat in de weg (reclameborden, e.d.), bijv. Zadelstraat. Ook de gemeente plaatst te veel palen en voorzieningen vlak bij elkaar. Concentratie op één paal of aan de gevel is beter. Voorgesteld wordt weer schouwen door de binnenstad te houden. CMU wil dit wel organiseren. Er zijn vele kleine ongemakken en die kunnen dan worden aangepakt. De veiligheid van voetgangers en fietsers verdient meer aandacht.	<i>Dit zien wij niet als een apart project voor de gebiedsagenda, maar als een aspect dat in alle projecten terug dient te komen. Een notie hierover is nu wel toegevoegd in H3 (paragraaf voetganger).</i>

CMU

Binnengekomen via:

mail d.d. 24 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor CMU?
			Proces	Wij stellen voor om op korte termijn met elkaar in gesprek te gaan over de Gebiedsagenda en de vertaling daarvan naar de in voorbereiding zijnde meerjarenaafspraken tussen gemeente en Centrummanagement.	<i>Hierop gaan wij graag in.</i>

	<p>Samenhang deeluitwer- kingen UAB irt econo- mische effecten</p>			<p>De Gebiedsagenda Centrum is een van de uitwerkingen die met elkaar het UAB beogen te realiseren. Slimme routes, slim regelen, Nota Stallen en Parkeren, Actieplan Voetganger, Actieplan Fiets, Actieplan Verkeersveiligheid, Actieplan Goederenvervoer, Actieplan Schoon vervoer en nog eens 5 andere Gebiedsagenda's vormen het geheel (12 deeluitwerkingen). Hoe al die deeluitwerkingen op elkaar inwerken valt niet te beoordelen. Dat kan ook niet, omdat nagenoeg alle uitwerkingen nog ontbreken. Met als uitzondering de nota Stallen en Parkeren. Het zorgvuldig doorgronden van de effecten van ieder van de afzonderlijke deelplannen – wij zien de ervaringen met de nota Stallen en Parkeren als voorbeeld - en in hun onderlinge samenhang op het economisch functioneren van het centrum is dus niet mogelijk. En dat ervaren wij als een belangrijke omissie.</p>	<p><i>Inderdaad waren de deeluitwerkingen nog niet bekend op het moment dat u de concept-gebiedsagenda voorgelegd kreeg. De samenhang is echter op hoofdlijnen geschetst in het mobiliteitshoofdstuk (H3) van de gebiedsagenda's. Dit hoofdstuk is gebaseerd op de huidige stand van zaken van Slimme routes Slim Regelen (SRSR): de uitwerking van de netwerken van UAB, waarin de samenhang tussen de verschillende onderwerpen tot uitdrukking komt. Helaas is dit verhaal nog niet af: naar verwachting geven wij dit voor de zomer vrij voor consultatie. We streven naar vaststelling door de Raad voor het einde van het jaar. Voor SRSR hebben wij onlangs een bijeenkomst met stakeholders hadden georganiseerd, waarvoor CMU ook was uitgenodigd. Er volgen meer bijeenkomsten, waarvoor wij u ook zullen uitnodigen.</i></p>
--	---	--	--	--	---

	<p>Samenhang deeluitwer- kingen UAB irt econo- mische effecten</p>			<p>Heldere en verifieerbare operationele uitgangspunten worden niet genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoeveel vervoersbewegingen met de auto worden in 2030 in het centrum gewenst? Ook de bezoeker die met de auto naar het centrum wil komen willen wij welkom heten. Autobereikbaarheid is onmisbaar voor het economisch functioneren van het centrum. - Hoeveel fietsers mogen er stallen en geldt dat ook wanneer er ontoereikend aantal stallingsplekken beschikbaar zijn? - Welke intensiteit van voetgangersstromen is gewenst? Hoe die te verdelen en met welk doel? - Welke parkeerplekken op straatniveau komen voor opheffing in aanmerking en welke alternatieven worden geboden? - Welke gevolgen heeft de verdeling van het gebruik van de openbare ruimte tussen auto, voetgangers, fietsers en OV voor de gewenste economische dynamiek? - Welke maatregelen hebben een positief effect op het versterken van de aantrekkelijkheid van Utrecht als economisch hart en welke werken negatief uit? - Wat zijn de gevolgen voor de OZB-waarde voor bedrijfsobjecten? - Welke maatregelen versterken de kans op aantrekkelijke nieuwe bedrijfsvestigingen en de werkgelegenheid? <p>Vragen waarop het antwoord in de Gebiedsagenda niet terug te vinden zijn.</p> <p>Het is naar onze mening noodzakelijk om de uitwerkingen van het UAB voor het centrum door een extern bureau te laten toetsen op hun economische gevolgen. Wij stellen voor om hiertoe gezamenlijk criteria uit te werken. In 2008/2009 is dit ook gedaan met de voorgenomen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit door DHV.</p>	<p><i>U verzoekt om de uitwerkingen van het UAB voor het centrum door een extern bureau te laten toetsen op hun economische gevolgen.</i></p> <p><i>Wij willen er op wijzen dat het stimuleren van de economie één van de beleidsdoelen van UAB is. Dit is ook reden waarom bijvoorbeeld de verblijfskwaliteit in winkelgebieden en bereikbaarheid van economische kerngebieden een prominente positie inneemt in deze en andere gebiedsagenda's. Wel moeten soms keuzes gemaakt worden, omdat de ruimte beperkt is of omdat andere beleidsdoelen daarom vragen.</i></p> <p><i>Wij gaan en blijven echter graag met u in gesprek over de economische aspecten van UAB en op welke manier deze in beeld te brengen (inclusief wat we al weten), positieve gevolgen te versterken en negatieve gevolgen te verminderen. De manier waarop we het in beeld brengen ligt voor ons nog open. Wij denken op voorhand meer aan een gevoeligheidsanalyse, al dan niet met berekeningen: de effecten van maatregelen – positief of negatief - zijn naar onze mening maar tot op zeker hoogte hard te maken. Bovendien zijn er ook omgekeerd effecten van bijvoorbeeld economische keuzes op de mobiliteit. Een gevoeligheidsanalyse geeft dan meer inzicht in de onzekerheden.</i></p>
--	---	--	--	---	--

	<p>Evenwichtige benadering vervoerswijzen</p>		<p>Auto</p>	<p>"Hoe prettiger de reis, hoe aantrekkelijker het bezoek", is de sleutelzin in het rapport van Goudappel Coffeng over Vindbaarheid. Vanuit die benadering werken gemeente en Centrummanagement nauw samen aan maatregelen die de Vindbaarheid verbeteren. Dit denken vanuit het perspectief van de bezoeker ervaren wij niet in de uitwerking van het Gebiedsplan Centrum. We hebben het gevoel dat eerder stokpaardjes worden bereden en daardoor een onnodige weeffout optreedt: de bezoeker die met de auto komt is Persona non grata! Wij kiezen bewust voor deze scherpe formulering om het gesprek over het belang van een evenwichtige benadering tussen de vier wijzen waarop bezoekers naar het centrum komen met elkaar te voeren: nogmaals, ook de bezoeker die met de auto naar de stad wil komen willen wij welkom heten, ook zij zijn van grote economische betekenis, dragen bij aan een gezonde economie, werkgelegenheid en vastgoedwaarde. Een toekomstbeeld waarbij de bezoeker die met de auto komt 'gastvrij' wordt ontvangen door het aanbieden van een parkeervoorziening bij het Merwedekanaal en vervolgens wordt 'uitgenodigd' om minimaal 15 minuten te lopen om het winkelgebied te bereiken of minimaal 25 minuten om aan de voet van de Dom te kunnen staan is dodelijk voor de aantrekkingskracht van het centrum voor deze belangrijke doelgroep. Deze zeer mobiele doelgroep kent zeer veel uitwijkmogelijkheden. Dit mag wel meer aandacht krijgen. Het voorliggende concept zou aanzienlijk aan evenwicht winnen.</p>	<p><i>Voor ons zijn alle bezoekers van Utrecht belangrijk. Niet voor niets hebben wij samen het rapport Vindbaarheid opgesteld en worden de eerste maatregelen hiervan binnenkort uitgevoerd. Ook zijn de conclusies van Vindbaarheid onverkort opgenomen in de UAB-gebiedsagenda.</i></p> <p><i>Gezien de beperkte ruimte in het centrum van de stad moeten we echter wel keuzes maken wie we waar een plek geven. Van groot belang voor de economische vitaliteit van het centrum achten wij de kwaliteit van de openbare ruimte, waar de bezoeker zich prettig voelt. Als de ruimte beperkt is, kiezen we dus voor de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee ook voor de voetganger (veel projecten in de UAB-gebiedsagenda bevorderen juist via deze weg dus de economische positie van het centrum).</i></p> <p><i>Daarom proberen we auto's te ontvangen aan de rand van het gebied, waar meer ruimte is. De onlangs gepresenteerde visie op Toekomstvisie centrum: 'a Healthy Urban Boost', die in de gebiedsagenda is terug te herkennen, maakt daarin keuzes, door andere inrichting van het Westplein en de ontvangst van bezoekers bij het Merwedekanaal.</i></p> <p><i>Dit is een grote omslag, daarvan zijn wij ons bewust. Maar ook is het met nadruk een toekomstvisie, die over een periode van circa 25 jaar wordt ingevuld. De uitwerking en invulling is nu niet in alle details te geven. Het is een visie van het college van B&W over de gewenste en verwachte ontwikkeling van Utrecht Centrum-west in hoofdlijnen. We gaan er buiten geleidelijk iets van merken. Met partners zoals CMU willen we bepalen hoe we hier op een verantwoorde manier naartoe kunnen werken.</i></p> <p><i>Ook hierover gaan we graag met u in gesprek, in het kader van de Toekomstvisie centrum: 'a Healthy Urban Boost'.</i></p>
	<p>Evenwichtige benadering vervoerswijzen</p>		<p>Auto</p>	<p>Niet onbelangrijk is dat er omvangrijke investeringen worden gedaan in het moderniseren en de aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen in het centrumgebied. Ook de gemeente heeft onlangs besloten om tientallen miljoenen euro's te investeren in een nieuwe parkeergarage aan het Jaarbeursplein. Daarmee onderstreept de gemeente het belang van parkeervoorzieningen in de directe nabijheid van en als voorwaarde voor investeringen. Als investeerder zult u – evenals alle overige investeerders – een gezonde exploitatie nastreven. En dat lukt alleen wanneer bezoekers hun reis naar de parkeervoorzieningen als prettig ervaren, hun doel ongehinderd en snel kunnen bereiken en dat deze zich bevindt in de onmiddellijke nabijheid van de beoogde bestemming.</p>	<p><i>Zie hierboven</i></p>

			Proces	<p>De paragraaf over de verwelkoming van de bezoeker die met de auto wil komen uit te werken aan de hand van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een advies van een extern bureau over de benodigde verkeerscapaciteit om bezoekers ongehinderd vanaf het Maarten Luther Kingplein via de Graadt van Roggweg en het Westplein naar de parkeergarages in het centrum te leiden. Het Westplein zal hierin de bepalende schakel zijn gelet op de verkeerskundige uitgangspunten van het UAB. De 'doorbloeding' moet zijn gegarandeerd omdat het UAB de mogelijkheid van bypasses niet mogelijk maakt. - Een advies van een extern bureau over de doorstroming van het autoverkeer naar het centrum vanuit de overige drie overige invalspots naar het centrum zodat er geen langere rij- en wachttijd dan 15 minuten mee is gemeoid: Rijnsweerd Noord, Afrit 7 en Europalaan. Dit is een belangrijk positief communicatiemiddel voor deze groep bezoekers. 	<i>Zie hierboven</i>
	Strategische agenda ruimtelijk economische ontwikkeling 2015-2020			<p>De Gebiedsagenda houdt geen rekening met de gezamenlijke opdracht die gemeente en Centrummanagement onlangs hebben gegeven aan BRO/Placemaker tot het opstellen van een strategische agenda met bijbehorend uitvoeringsplan voor de ruimtelijk economische ontwikkeling in de periode 2015 -2020. Zoals u bekend is wordt de rapportage van BRO/Spacemaker begin juni verwacht. Conclusie: De bevindingen van de gezamenlijke opdracht aan BRO/Placemaker en met name het Uitvoeringsplan op basis van door gemeente en Centrummanagement gezamenlijk te trekken conclusies verwerken in de Gebiedsagenda voor het centrum.</p>	<i>Terecht legt u deze relatie. In de definitieve gebiedsagenda Centrum hebben we daarom nu in Hoofdstuk 2 tekst opgenomen over de strategische agenda. Wij zien hier een nadrukkelijk wederzijdse relatie: de producten kunnen elkaar versterken. Wachten met vaststellen op de conclusies van de strategische agenda lijkt ons echter niet nodig. In de UAB-gebiedsagenda komen met name de hoogdynamische gebieden sterk naar voren in de projectenlijst. Wij verwachten dat verschillende van deze plekken dus ook zullen terugkomen in de strategische agenda en het bijbehorende uitvoeringsplan. De beschrijving in de UAB-gebiedsagenda biedt voldoende speelruimte om in de vervolgstappen aan te sluiten bij de uitkomsten van de strategische agenda. Andersom kan bij het opstellen van de strategische agenda nu al gebruik worden gemaakt van de UAB-gebiedsagenda.</i>
	Winkelwandelgebied		Investerings openbare ruimte	<p>Nieuwe investeringen in de openbare ruimte willen wij primair laten toevloeien naar de gebieden met de hoogste bezoekersaantallen en de hoogste OZB-waarde voor niet woningen: het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte in het huidige winkelwandelgebied en het uitbreiden van het winkelwandelgebied met de Oudegracht oostzijde tussen het voormalig hoofdkantoor via het Stadhuisplein, Lichte/Donkere Gaard en Wed naar de Oudegracht-oostzijde tot aan de Hamburgerstraat.</p>	<i>Hieraan hebben we in de definitieve gebiedsagenda invulling gegeven door aan te geven dat hoge prioriteit gewent is voor verbetering van de kwaliteit en uitbreiding van het winkelwandelgebied.</i>

	Winkel-wandel-gebied Oudkerkhof		Brugverbinding Griftpark - Wolvenplein	Het Oudkerkhof is een zorgenkind. Het autovrij maken van deze straat en het realiseren van een betere verbinding met de parkeergarage van het Griftpark door het realiseren van een brugverbinding tussen deze garage en het Wolvenplein en de realisatie van een aantrekkelijk wandelgebied zien wij als belangrijke verbetering.	<i>Het autovrij maken hebben wij gevat onder het project Winkelwandelgebied, dat hoge prioriteit krijgt. Daarnaast hebben we de brug bij het Wolvenplein nu opgenomen in het verhaal: het is bij voetganger en fiets genoemd en bij het project Singels opgenomen. Daarbij een hoge prioriteit toegekend. Eerst is wel een verkenning nodig.</i>
	Ledig Erf / Vaartsche Rijn			Het zuidelijk deel van het Museumkwartier en de overgang naar het Vaartserijnstation ontwikkelt zich in hoog tempo. Wij zijn van mening dat in de komende jaren op deze ontwikkeling moet worden voortgebouwd en tot afronding moet worden gebracht door herinrichting in 2018 van het Ledig Erf, de verbinding naar het Vaartserijnstation en het autovrij maken van de Oudegracht naar het centrum.	<i>Dit lezen wij als steun voor het project Poort Vaartsche Rijn én het project Oudegracht-Zuid (waarbij autovrij, of in ieder geval parkeervrij, een te verkennen optie is). Beide hebben wij gewenste hoge prioriteit gegeven.</i>
	Touringcars			Voorzieningen voor touringcars: het faciliteren van groepsbezoek is voor het centrum belangrijk. Het gaat dan om toeristen, dagjesmensen en bezoek van scholieren en anderen aan onder meer de schouwburg, Vredenburg/Tivoli en de musea. Het kunnen beschikken van op- en afstapplaatsen komt niet terug in de uitwerking van de Gebiedsagenda.	<i>Wij hebben de opgave voor touringcars uitgebreid met aandacht voor de op- en afstapplaatsen. In de verdere invulling van deze opgave zullen we met elkaar moeten kijken wat daarvoor de beste plekken zijn, plus waar de touringcars het beste kunnen parkeren, rekening houdend met een toename van het aantal touringcars in Utrecht.</i>
	Tram CS -> Science Park			Tramverbinding naar het Science Park: de realisatie van een tweede tramverbinding vanaf het Centraal station door de historische binnenstad naar het Science Park is naar onze mening urgent en vraagt om spoedige besluitvorming.	<i>Wij delen dat het urgent is de verbinding met het Science Park te verbeteren en dus besluitvorming gewenst is. Het is wel een langdurig traject. De formele verkenning (in samenwerking met het rijk) is inmiddels gestart; dit moet leiden tot het antwoord op de vraag of de tram inderdaad haalbaar en wenselijk is.</i>

Wijkraad Noordoost

Binnengekomen via: mail d.d. 13 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor wijkraad?
	Lucht-kwaliteit		Norm	Voor zover wij weten is de Ambitie die is neergelegd in het document "Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar" een voortvloeisel uit het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht. Het ALU is een plan om de luchtkwaliteit in Utrecht te laten voldoen aan de door Europa gestelde normen. Op een flink aantal Utrechtse straten voldoet de luchtkwaliteit niet aan deze norm, meestal door de bijdrage van het verkeer in die straten. In de gebiedsagenda lezen wij op zich niets meer over luchtkwaliteit. Betekent dit dat wij mogen aannemen dat, als gevolg van dat beleid, overal binnenkort de norm zal worden gehaald?	<i>Het is niet zo dat Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) een uitvloeisel is van het ALU. UAB is een nieuwe totaalvisie op mobiliteit, die weliswaar ontstaan is kort na het ALU, maar juist een nieuwe bredere benadering hanteert, met oog voor meerdere doelen. Voor de meest recente luchtkwaliteitsmaatregelen (uit Gezonde Lucht voor Utrecht; het doel is dat daarmee overal aan de normen wordt voldaan) is juist UAB als overkoepelend verhaal gebruikt. Zie verder de antwoordbrief voor hoe UAB invulling geeft aan luchtkwaliteit en andere doelen.</i>
	Utrecht Fietsstad		Fietsparkeren vs autoparkeren	Het FRAME "Utrecht wil de beste Fietsstad van Nederland zijn" wordt vormgegeven door allerlei maatregelen: grootste fietsparkeergarage van Europa, netwerk hoofd fietsroutes, etc... Komt dit beeld ook naar voren als investeringen in auto infra en fiets infra naast elkaar worden gelegd? Nog steeds worden besluiten genomen om parkeergarages in het centrum te bouwen, ook deze parkeerders komen helaas weer voor het merendeel door de oude wijken rond de binnenstad.	<i>Utrecht investeert grote bedragen in verbetering van het fietsnet en stallingen. In het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid 2015 stellen wij voor nog meer geld te herprogrammeren ten behoeve van de fiets. De parkeergarages in het centrum horen bij de ontwikkeling van het stationsgebied; bij een dergelijke grote ontwikkeling in het hart zullen heel veel mensen met fiets, lopend of met OV komen, maar zeker niet alle. Dit moeten we op een goede manier opvangen. Maar zoals in onze onlangs gepresenteerde toekomstvisie "a healthy urban boost" blijkt, streven wij ernaar autoverkeer uiteindelijk alternatieven te bieden aan de rand van het centrum.</i>
	Auto		Fly-over/ entree naar de binnenstad	Wijkraad Noordoost ziet graag een omslag in het auto-denken: "zonder faciliteren van automobilititeit is ruimtelijke ontwikkeling onmogelijk" te beginnen met het vaststellen dat de oude wijken rond de binnenstad slechts bestemmingsverkeer kennen en geen aan en afvoerroute zijn van de binnenstad. Het compartiment binnenstad kent één in- en uitgang: "de Flyover". Wordt bedoeld dat het wijkcomité slechts één enkele in- en uitgang zou willen zien, i.p.v. de vele die er nu zijn.	<i>Bestemmingsautoverkeer voor het centrum wikkelen wij af via een stelsel van stedelijke verbindingswegen. De focus ligt daarbij op de westzijde, maar verkeer via andere zijden geheel voorkomen achten wij niet haalbaar. Vooral omdat sommige delen van de binnenstad juist alleen vanaf andere zijden bereikbaar zijn (zoals de Breedstraat en Voorstraat-Wittevrouwenstraat). Maar daarbij geldt wel: dit gebeurt bij voorkeur via de verbindingswegen en niet door andere kleinere straten. Weginrichting en verkeersmanagement moeten dit ondersteunen.</i>

	Kardinaal de Jongweg	2.2 & 4.10	Stadsboulevard	De wijkraad verwelkomt de transformatie van de Kardinaal de Jongweg naar Stadsboulevard, liever vandaag dan morgen, maar is kritisch over de haalbaarheid en welke horizon we daarbij moeten aanhouden.	<i>Wij zijn blij dat u het voornemen tot transformatie steunt. Wij denken dat dit mogelijk is op langere termijn: eerst zal de NRU verbeterd moeten zijn, anders is het inderdaad niet haalbaar.</i>
	Kardinaal de Jongweg	4.10	Fietsstraat Meester Sickeszlaan t/m H.F. van Riellaan	Een concreet voorstel dat op korte termijn gerealiseerd kan worden, is het herinrichten als fietsstraat van de Meester Sickeszlaan tot en met de H.F. van Riellaan. Dit kan zelfs helemaal langs het water doorgetrokken kunnen worden dus aansluiten bij de fietsstraat van de Brailledreef en deze doortrekken langs de hele Kardinaal de Jongweg zodat fietsen en wandelen aantrekkelijk worden gemaakt. Advies om gelijktijdig de verkeerslichten aan te passen, zodat zeker tijdens de ochtendspits, deze afgestemd zijn op de fietsers. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer zal waarschijnlijk wat afnemen door de aanwezigheid van andere verkeersdeelnemers te weten fietsers en wandelaars.	<i>Dit goede idee hebben we toegevoegd aan de projectomschrijving van de Kardinaal de Jongweg. Dat betekent dat we het in dat project met de buurt zullen bekijken of dit ook mogelijk is en of dat ook eerder kan dan de transformatie van de Kardinaal de Jongweg zelf. Wel moet eerst budget worden gevonden.</i>
	Eykmanlaan / Kapteynlaan	4.11	Sluipverkeer	Lamerislaan doorgaand verkeer onmogelijk maken door te knippen, ontsluiten van de opgeknipte stukken vanaf de Eykmanlaan, al het parkeren naar de westzijde opschuiven en het vrijgekomen gebied inrichten als (wandel)boulevard tussen De Gaard en De Groene Kop.	<i>Voorkomen van sluipverkeer is een aandachtspunt bij de uitwerking van veel projecten in de gebiedsagenda. De door u geschetste opties zijn daarbij een mogelijkheid, maar keuzes hangen af van de daadwerkelijke opgave en van financiële mogelijkheden.</i>
	Eykmanlaan / Kapteynlaan	4.11	Sluipverkeer	Kouwerplantsoen koppelen over de Kapteynlaan heen tot weer een groen geheel (onderdeel van de plannen voor de herinrichting van de Kapteynlaan). De aansluiting van het Kouwerplantsoen aan de noordzijde naar de Winklerlaan afsluiten.	<i>Zie hierboven.</i>
	Eykmanlaan / Kapteynlaan	4.11	Sluipverkeer	De Winklerlaan het profiel geven van een woonstraat, al dan niet geknipt middels eenrichtingverkeer, langs het spoor een omloopweg maken om het gebied te ontlasten en om Voordorp rechtstreeks aan te sluiten naar de Eykmanlaan.	<i>Zie hierboven.</i>
	Eykmanlaan / Kapteynlaan	4.11	Sluipverkeer	Voor wat betreft het sluipverkeer vanaf de Binnenring een fietstunnel te maken bij het Kardinaal Alfrinkplein richting De Bilt en vervolgens al het autoverkeer vanaf de Waterlinieweg vrije doorgang rechtsaf naar de snelweg geven.	<i>Bij het project Kardinaal de Jongweg zal ook naar deze aspecten worden gekeken; de door u voorgestelde oplossing zijn wij als één van de te verkennen mogelijkheden. De mogelijkheid van realisatie van fietstunnels is expliciet in de tekst toegevoegd, met de kanttekening dat dit wel een dure oplossing is.</i>

	Singel in Oost / Noordoost	4.8	Doorfietsroute	De Singel als doorfietsroute om het centrum en gelijktijdig de nadruk leggen op fietsen en lopen is een positieve ontwikkeling. Een project waar prioriteit aan moet worden gegeven. Op dit moment is de afslag Wittevrouwensingel ter hoogte van de Kleine Singel afgesloten voor autoverkeer naar links. Verzoek om deze situatie permanent zo in te richten. Er is momenteel veel minder auto verkeer op het afgesloten deel van de Wittevrouwensingel.	<i>Het project Singel geven wij mede vanwege uw advies hoge prioriteit. Daarbij komt de verkeerscirculatie van de auto ook aan de orde. Hetafslagverbod nu al definitief maken doen wij nog niet; daarvoor moet eerst de gewenste totale verkeerscirculatie m.b.t. de singel in beeld zijn gebracht, waarin ook maatregelen als afslagverboden aan bod komen. We wijzen er wel op dat de singel altijd een functie voor bestemmingsautoverkeer en bevoorrading zal houden.</i>
	Singel in Oost / Noordoost	4.8	Fietsbrug	Een fietsbrug over de Weerdsluis "beschermd stadsgezicht" is voor ons onrealistisch en onacceptabel.	<i>De tekst over de doorfietsroutes als alternatief voor de binnenstadsas, waar de brug bij de Weerdsluis deel van is, is uitgebreid en genuanceerd. Elke routeoptie heeft voor- en nadelen. Wij achten het gezien de grote opgave voor het oost-west fietsverkeer noodzakelijk alle opties serieus te verkennen (waarbij een route met een nieuwe brug één van de opties is, zo wordt hij nu ook gepositioneerd, niet als dé voorkeursoptie), rekening houdend met alle belangen zoals de ligging nabij beschermd stadsgezicht.</i>
	Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeslaan, Pieter Nieuwlandstraat	4.9	30 km/u zone	De wijkraad stelt voor op deze straten het uitgangspunt "busroute dus 50 km per uur" los te laten en het snelheidsregime terug te brengen naar 30 km per uur. In tijd zal het de busreizigers niet veel uit maken, echter in overlast voor bewoners een heleboel: herrie, stank en trillingen zullen verminderen.	<i>Het past in onze visie om op deze straten 30 km/u in te stellen, tenzij er zwaarwegende argumenten zijn dit niet te doen. In het project zullen we kijken of de doorstroming van de bus - het betreft hier een ontsluitende lijn - nog steeds een zwaarwegend argument is. Overigens willen we ook als het 50 km/u moet blijven maatregelen in deze straten nemen om de verblijfskwaliteit, leefbaarheid en oversteekbaarheid te verbeteren. Budget dient nog wel gevonden te worden.</i>
	Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeslaan, Pieter Nieuwlandstraat	4.9	Verblijfskwaliteit	Deze straten krijgen steeds meer het karakter van een Nachtegaalstraat of Biltstraat, een druk Willem van Noortplein met detailhandel en horeca, wat zich verbreidt over het hele lint van straten tot aan de Bemuurde Weerd. Ook deze straten groeien naar het centrum toe, meer aandacht voor verblijven en minder nadruk op de verkeersfunctie is een wenselijke ontwikkeling.	<i>Dit zien wij als steun voor de richting die wij beogen in het project Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeslaan.</i>

Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeslaan, Pieter Nieuwlandstraat	4.9	Verblijfskwaliteit	In UAB is onder de kop "Stadspoorten" het gebied rond de Oudenoord als stadspoort Noord beschreven. De verblijfsfunctie zou hier meer nadruk moeten krijgen. Het lint Kaatstraat Adelaarsstraat, Willem van Noortstraat, Anthonius Matthaeslaan sluit hierop aan.	<i>Dit zien wij als steun voor de richting die wij beogen in het project Oudenoord en het project Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeslaan,.</i>
Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeslaan, Pieter Nieuwlandstraat	4.9	Sluipverkeer	Helaas is deze route nu een sluiproute; van binnenstad, naar Kardinaal de Jongweg. De gemeente heeft betreffende buurten jarenlang voorgehouden dat afronden van ruimtelijke ontwikkeling langs de Talmalaan het sluipverkeer zal verminderen. Niets is minder waar gebleken, de route is aantrekkelijk qua reistijd, de inrichting is van 30 jaar geleden.	<i>Deze constatering zien wij als steun voor de richting die wij beogen in het project Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeslaan,.</i>
Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeslaan, Pieter Nieuwlandstraat	4.9	Sluipverkeer	Ook nu weer wordt in de gebiedsagenda Noordoost gesteld dat ontwikkelingen elders, de Knijp in dit geval, het sluipverkeer zal doen afnemen. De knijp is er in de praktijk al jaren in de vorm van congestie op de Weerdsingel, automobilisten blijven echter deze route rijden.	<i>Zie hierboven.</i>
Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeslaan, Pieter Nieuwlandstraat	4.9	luchtkwaliteit geluidsoverlast	Het meetpunt luchtkwaliteit in de Adelaarstraat laat met regelmaat waarden zien tegen of over de norm van 40microgram NO2, wat dit jaar volgens Brussel niet meer is toegestaan. Recentelijk publicaties tonen steeds weer aan hoe schadelijk dit is voor de gezondheid. Een ander verkeers gerelateerd probleem is geluidsoverlast, al jaren zijn deze straten gesignaleerd als knelpunt!	<i>Zie hierboven.</i>

	Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat	4.9	Fly-over/ entree naar de binnenstad	Wij willen er dan ook sterk op aandringen doorgaand verkeer van en naar het centrum via Noordoost, onmogelijk te maken en het Centrum louter en alleen via de Flyover per auto bereikbaar te maken.	<i>Bestemmingsautoverkeer voor het centrum wikkelen wij af via een stelsel van stedelijke verbindingswegen. De focus ligt daarbij op de westzijde, maar verkeer via andere zijden geheel voorkomen achten wij niet haalbaar. Vooral omdat sommige delen van de binnenstad juist alleen vanaf andere zijden bereikbaar zijn (zoals de Breedstraat en Voorstraat-Wittevrouwenstraat). Maar daarbij geldt wel: dit gebeurt bij voorkeur via de verbindingswegen en niet door andere straten. Dus: ook niet door de Adelaarstraat-Willem van Noortstraat en verder. Weginrichting en verkeersmanagement moeten dit ondersteunen.</i>
	Station overvecht		Verplaatsen station naar spoorviaduct	In een eerdere versie van de gebiedsagenda (UAB Uitvoeringsprogramma dec 14) kwamen we het verplaatsen van Station Overvecht naar het spoor viaduct bij het belasting kantoor aan de Talmalaan tegen. Dit lijkt ons wenselijk om onderstaande redenen: - Meer ruimte om fietsparkeren bij het station te realiseren - Station ligt aan dan hoofd fietsroute binnenstad/Overvecht en wordt dan meer hub ov/fiets - Een fietstunnel op genoemde fietsroute onder het Salvador Allendeplein is een logische ingreep. Deze was eerder in het UAB opgenomen maar ook weer verdwenen om onduidelijke redenen? Budget was er!	<i>Inderdaad heeft in een vroege versie van de gebiedsagenda dit idee gestaan. Wij vinden het ruimtelijk en verkeerskundig ook een heel interessant idee. Maar wij achten de kans dat het gaat lukken miniem, mede omdat deze verplaatsing geen grote bijdrage levert aan verbetering van de bereikbaarheid van de Uithof (dit is momenteel dé trigger bij de tRijk om te willen investeren in het OV in Uteecht). Daarom hebben we de verschuiving uiteindelijk niet opgenomen. Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Kardinaal de Jongweg incl. Allendeplein is overigens wel onderdeel van het project Kardinaal de Jongweg. De tunnel was gepland in een periode dat de K de Jongweg ook op lange termijn als belangrijke invalroute werd gezien; nu denken we daar wel anders over.</i>
	Kardinaal de Jongweg/ K. Alfrinkplein/ Sartreweg/ Biltse Rading.		Fietstunnel	Fietsverkeer van en naar de Bilt en de Voorveldsepolder (sportvelden) moet doorstromen. Advies om hier net als bij de Biltstraat naar de Biltsestraatweg de fietsers, inclusief de voetgangers, onder het verkeersplein K. Alfrinkplein door te laten fietsen en lopen: veilig en zonder oponthoud. Een extra aanbeveling is een fietstunnel van de Veemarkt naar de Manegelaan onder de Biltse Rading door zou wenselijk zijn. Hier komen immers veel nieuwe bewoners en waarschijnlijk jonge kinderen wonen.	<i>Dit hebben we als te verkennen optie opgenomen in het project Kardinaal de Jongweg, met als kanttekening de relatief hoge kosten.</i>
	Verkeers-atelier			Aanwezigen bij het verkeersatelier hebben aangegeven wat zij van de voornemens vinden en waar zij prioriteit aan willen geven. In de bijlage zijn de projecten en wensen benoemd inclusief op- en aanmerkingen van de aanwezigen tijdens de bijeenkomst. Graag ontvangen wij van u een terugkoppeling op de bijlage.	<i>Wij danken u hartelijk voor het organiseren van dit atelier, ter onderbouwing van uw advies. Deze lijst wordt ambtelijk doorgenomen en zal ook ambtelijk van een reactie worden voorzien.</i>

Wijkraad Oost

Binnengekomen via:

mail: 17 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor wijkraad?
	Auto		Doorvoerroutes vs bestemmingsverkeer	Maak een duidelijke keuze tussen doorvoerroutes en routes voor bestemmingsverkeer en richt de straten ook als zodanig in	<i>Dit zien wij als steun voor de grondgedachte van UAB en de uitwerking van de netwerken in Slimme Routes Slim Regelen. Hierbij wel de opmerking dat dit niet in één keer is uit te voeren, omdat budgetten beperkt zijn. We groeien er dus stapsgewijs naar toe.</i>
	Wegprofiel		30km/u zone	Maak de bestemmingsstraten in Oost aantrekkelijker en veiliger (wegprofiel vergelijkbaar met dat in de Albatrosstraat)	<i>Zie hierboven.</i>
	Maliegebied		Integraal verkeersplan	Ontwerp een integraal verkeersplan voor het Maliegebied: fiets, auto, vrachtauto, busverkeer over Reigerstraat/Nachtegaalstraat, Maliebaan, Malieblad, Maliesingel.	<i>Wij zijn het met u eens dat de verkeerscirculatie in deze straten in samenhang moet worden bekeken. Dit hebben we nu ook toegevoegd in de tekst. Daarnaast hebben we de Maliebaan toegevoegd aan het project Nachtegaalstraat-Reigerstraat, omdat hier de samenhang heel sterk is.</i>
	Utrecht Science Park		Bereikbaarheid	Verbeter de bereikbaarheid van het USP	<i>Het bereikbaar houden van USP is een belangrijke opgave van UAB;. Wij zien dit advies dus als steun voor de projecten "Gebiedsopgave De Uithof - Rijnsweerd" en "Kop A28".</i>
	Doorvoerroutes			Utrecht Oost kent enige doorvoerroutes naar andere stadsdelen en daarnaast bestemmingsverkeer. Aanpassingen op doorvoerroutes hebben direct invloed, zodat hier zorgvuldig mee om moet worden gegaan om ongewenste verkeersstromen door woonwijken te voorkomen. Daarnaast hebben nieuwe projecten een invloed die nu nog niet volledig is in te schatten: station Vaartsche Rijn zal in 2016 invloed op de verkeersstromen gaan krijgen, net als vanaf 2018 de Uithoftram en de aanpassingen van de A27 vanaf 2020. Daarnaast zal een mogelijke fietsroute over de Oosterspoorbaan tot andere verplaatsingen kunnen leiden.	<i>De invloeden van deze nieuwe ontwikkelingen zijn punt van aandacht in de UAB-uitwerking Slimme Routes Slim Regelen.</i>

	Doorvoer-routes		Oost - West	Voor doorvoerroutes door de wijk van Oost naar West zijn er duidelijke stromen: * Bilstraat (fiets en auto, auto alleen stad in, stad uit diffuus na retour Nobelstraat) * Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat, Prins Hendriklaan (vooral fiets) * Ledig Erf, Venuslaan, Rubenslaan, Weg van de Wetenschap (voor auto en fiets (blauwe fietsroute))	-- (constatering)
	Doorvoer-routes		Noord - Zuid: Waterlinieweg	Als doorvoerroute Noord/Zuid is de Waterlinieweg langs de wijk cruciaal. Voornemens om de weg "naar beneden te halen" en te versmallen zijn prima als perspectief, maar pas haalbaar als er veel beter OV is en er veel minder automobilititeit is. Anders staat het verkeer daar muurvast op een peperduur herziene route. Dus eerst meer tramroutes en verbeterde fietsroutes, eerst de effecten van een A27 aanpassing meten en dan pas overwegen om dit plan aan te vatten.	<i>Wij delen uw visie. Wel is het een ingrijpend project, dat een goede studie vooraf vergt. Daar zal niet te laat mee begonnen moeten worden. Op korte termijn willen we overigens al enkele maatregelen nemen om de uitstraling van de weg zelf voor de weggebruiker te veranderen (wat meer stedelijk), zonder de capaciteit te reduceren.</i>
	Bestem-mingsver-keer		Noord- Zuid: wegprofiel	Overige Noord/Zuid Routes door de wijk voor bestemmingsverkeer zijn niet direct als zodanig herkenbaar (Adriaen van Ostadelaan/Homeruslaan en Adriaen van Ostadelaan/Jan van Scorelstraat/Stadhouderslaan). Deze brede straten zonder duidelijke fietsstroken en vaak voorzien van kruisingen met stoplichten, geven het idee dat dit doorvoerstraten zijn. Een straatbeeld zoals dat bij de Albatrosstraat is toegepast (smallere rijbaan zonder middenstreep, fietspaden in rood uitgevoerd, parkeerplaatsen op stoepniveau zodat de rijbaan optisch smaller lijkt en tot minder hard rijden aanzet, meer bomen en groen) is voor deze straten in Oost zeer gewenst.	<i>De inrichting van deze straten past inderdaad niet (meer) bij de functie in het netwerk. We hebben deze straten nu ook opgenomen in de gebiedsagenda (H3, auto). Een inrichting als de Albatrosstraat is één van de opties. Wel moet eerst budget worden gevonden.</i>
	Maliegebied	2.2, 4.6	Burgemeester Reigerstraat/ Nachtegaalstraat	Een aantal specifieke punten in Oost werd vaker genoemd, met name de winkelstraat (Burgemeester Reigerstraat/Nachtegaalstraat). Hierover heeft Wijkraad Oost een wijkdebat (is de nieuwe opzet wijkpeiling) gepland. We hebben hierover al eerder een advies uitgebracht o.a. na overleg met de ondernemersvereniging en uitkomsten van de wijkpeiling leefbaarheid van 2013, waarop de gemeente procedureel heeft geantwoord om het opnieuw in te brengen bij het UAB. Daarom brengen we het opnieuw onder uw aandacht.	<i>Dit zien wij als steun voor de tekst bij het project Nachtegaalstraat-Reigerstraat (en inmiddels uitgebreid met Maliebaan) en de daaraan toegekende hoge prioriteit. In het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid 2015 doen wij het voorstel hiervoor geld te reserveren, zodat op korte termijn planvorming en daarna uitvoering mogelijk wordt.</i>

	Nachtegaal/ Burg. Reigerstraat	4.6	Kruising Maliebaan	Voor de Maliebaan en met name de kruising met de Nachtegaal/Burgemeester Reigerstraat is een heldere keuze nodig. Deze kan zijn dat de Maliebaan een route is voor het verkeer de stad uit (Bilstraat heeft geen retourmogelijkheid), zonder dat dit een racebaan wordt. Versimpelen van de kruising bij de Nachtegaal/Burgemeester Reigerstraat is noodzakelijk. Herstel van de oude fietsstroken op de Maliebaan kan een verrijking van deze straat zijn.	<i>Wij zijn het met u eens dat hier heldere keuzes nodig zijn. Mede hierom hebben wij de opgave voor de Maliebaan toegevoegd aan het project Nachtegaalstraat-Reigerstraat.</i>
	Singel	4.8	Inrichtingsprofiel Tolsteegsingel en Maliesingel	Ook een verbetering van de inrichting van de Tolsteegsingel en Maliesingel is zeer gewenst. Door de verblijfsruimte daar groter te maken door o.a. versmalling van de rijbaan en de fiets meer ruimte te geven, kan het gemotoriseerde verkeer (auto's en zwaar vrachtverkeer) ontmoedigd worden.	<i>Dit zien wij als steun voor de tekst en voor de hoge prioriteit voor het project Singels.</i>
	Maliegebied		Integraal verkeersplan	Kortom, een integraal plan voor het gehele Maliegebied lijkt noodzakelijk.	<i>Zoals hierboven gemeld ondersteunen wij de noodzaak van een integraal verkeerscirculatieplan.</i>
	Uitof - Rijnsweerd	4.1	Utrecht Science Park	Ontwikkeling van het hele Uithofgebied is erg belangrijk als banenmotor. maar de effecten op files en daarmee ook aantasting van de luchtkwaliteit zijn onderschat en de verkeerssituatie lijkt op een infarct. We adviseren om de doorstroming te vergroten door een betere ontsluiting van het hele Uithofgebied, daar de situatie (ook door doorgaand verkeer over het USP) op dit moment verslechtert. Bekeken moet worden hoe, in overleg met werkgevers, regels over woon-werk verkeer kunnen zorgen voor minder verkeersdruk. Eenzelfde geldt voor de Kromhoutkazerne en Galgenwaard.	<i>Dit dient inderdaad te gebeuren. De gebiedsagenda richt zich echter op fysieke projecten (straten, pleinen, gebieden). De mobiliteitskeuzes van mensen en de invloed van werkgevers daarop is een belangrijk onderdeel van het Actieplan De Gebruiker Centraal, dat al in uitvoering is. Overigens leveren grote werkgevers in het USP al grote inspanningen op dit vlak; wij werken hierin samen met de werkgevers.</i>
	Prioritering projecten		1. Maliegebied	Ontwikkel een integraal plan voor het Maliegebied: welke verkeersstromen zijn noodzakelijk en gewenst? Versimpel de kruising Maliebaan/Nachtegaalstraat (bijvoorbeeld geen afslaand verkeer bevorderen, parallelbanen voor de kruising op de hoofdstraat laten aansluiten, aantal stoplichten verminderen). Betrek verkeersmetingen bij de uitwerking. Bij de herinrichting van de singels dient ook rekening te worden gehouden met een mogelijk fietspad over de Oosterspoorbaan.	<i>Verschillende projecten in dit gebied hebben wij hoge prioriteit én budget gegeven. Daarmee krijgt dit integrale plan ook prioriteit.</i>

			2. Inrichting 30km/u zone	' Albatros' straatbeeld toepassen op Adriaen van Ostadelaan, Homeruslaan, Jan van Scorelstraat, Stadhouderslaan, Wilhelminapark, Prinsesselaan. Rode fietsstroken, smallere rijbaan zonder middenstreep, minder verkeerslichten, daar waar nuttig parkeerplaatsen maar dan wel op stoepniveau, meer groen.	<i>Het belang van de aanpassing ondersteunen wij, maar ze passen niet in de projectenlijst van de gebiedsagenda: daarvoor is de opgave de straten voor 30 km/u in te richten te beperkt. Wel geven we het een plek in de projectenlijst die wordt gemaakt voor Slimme Routes Slim Regelen. Overigens is er nog geen budget beschikbaar voor de andere inrichting van deze straten, m.u.v. het project op de "vijfsprong" bij het Diak. (NB Het zuidelijk deel van de Van Ostaedelaan is wel onderdeel van het project Doorfietsroute Vaartsche Rijn - De Uithof).</i>
			3. Fietsroute Venuslaan/Rubenslaan	Blauwe fietsroute Venuslaan/Rubenslaan effectueren, gereed ruim voor de opening van het station Vaartsche Rijn. Venuslaan/Rubenslaan aanpassing pas doorvoeren als de Uithoftram gaat rijden (vervallen van buslijn 12). Maar pas in uitvoering als de effecten van deze nieuwe ontwikkelingen bekend zijn om geen risico van onnodig extra verkeer door woonwijken te lopen.	<i>Wij ondersteunen deze prioriteitsstelling.</i>
			4. Ontsluiting Sterrenwijk	Ontsluiting van Sterrenwijk verbeteren, nu enige mogelijkheid via Abstederdijk wat te beperkt is.	<i>Wij nemen deze wens niet over: de ontsluiting voor een buurt van deze omvang vinden wij voldoende.</i>
			5. Kruising Herculesplein / stadion Gagenwaard	Kruispunt Herculesplein en voorplein stadion Galgenwaard herinrichten zodra de Uithoflijn draait.	<i>We ondersteunen deze prioriteitstelling. We hebben dit als project voor de middellange termijn opgenomen (bij project Doorfietsroute Vaartsche Rijn - De Uithof)., omdat het mogelijk is als de tram rijdt en er minder bussen rijden over het Herculesplein. Wel moet budget nog worden gevonden.</i>
			6. Aanpassing Waterlinieweg	Waterlinieweg pas aanpassen na A27 realisatie: geen verlaging tot straatniveau, Waterlinieweg blijft de Noord/Zuid route die verkeer door de wijk voorkomt. De weg wel vergroenen en verfraaien analoog rijweg Zeist/Amersfoort.	<i>De relatie met de A27 is reeds opgenomen in de gebiedsagenda, evenals de blijvende functie van de Waterlinieweg als noord-zuidverbindingsweg (zie de autokaart in H3, waar deze weg tot het stelsel van stedelijke verbindingswegen hoort). De uiteindelijke invulling zal in ieder geval groen zijn; of de weg al dan niet deelsverlaagd wordt is onderdeel van de verdere uitwerking. Soms kan verlaging kwaliteit toevoegen, maar dat zal van wegdeel tot wegdeel worden bekeken.</i>

			<p>7. Bereikbaarheid USP: gelijkvloerse kruising</p>	<p>USP bereikbaarheid verbeteren, mogelijk pas na aanpassingen A27. Gelijkvloerse kruising van de kop van de A28 naar de Uithof. Maar anders dan gelijkvloers kruisen van de Archimedeslaan met de A28, omdat dit de belangrijke route Bilstraat/Uithof verslechtert. Onderzoeken of een gelijkvloerse aansluiting dichterbij naar klaverblad toe mogelijk is.</p>	<p><i>De ontsluiting van USP - vooraf te vervoerwijzen overigens - krijgt veel prioriteit, Een kruising bij de Archimedeslaan zien wij wél als een serieuze optie. Behoud van de kwaliteit van de fiets-en OV-route Biltstraat - Uithof is daarbij uiteraard voorwaarde. We kijken ook naar andere opties, maar dichterbij het klaverblad is op voorhand lastig (o.a. door richtlijnen Rijkswaterstaat).</i></p>
			<p>8. Bereikbaarheid USP: fietsverkeer</p>	<p>USP bereikbaarheid verbeteren door fiets/e-bike te faciliteren bij woon-werk verkeer < 10 km. Dit kan ook door 'Beter benutten', niet door alleen regels over woon-werkverkeer vast te stellen, maar ook door bijvoorbeeld partijen die actief zijn binnen het USP goed te laten kijken naar werk-, college- en vergaderroosters.</p>	<p><i>De gebiedsagenda's gaan over fysieke projecten, daarom is dit niet apart opgenomen. In het actieplan De Gebruiker Centraal en in Beter Benutten zijn de door u aangegeven voorstellen wél opgenomen; er wordt nu en de komende jaren aan gewerkt samen met werkgevers en onderwijsinstellingen.</i></p>
			<p>9. Bereikbaarheid USP: doorstroming</p>	<p>USP doorstroming te verbeteren door het herinrichten/verbeteren van het kruispunt Heidelberglaan/Universiteitsweg.</p>	<p><i>Hier zijn al verschillende maatregelen genomen, in de Gebiedsopgave De Uithof - Rijnsweerd komt dit verder aan bod. Overigens zetten wij juist sterk in op het verbeteren van de bereikbaarheid met fiets en OV.</i></p>
			<p>10. Fietsfaciliteiten Universiteitsweg</p>	<p>Het verbeteren van de fietsfaciliteiten op de universiteitsweg, met name de fietsoversteekplaatsen aldaar</p>	<p><i>De oversteken krijgen aandacht in het fietsprogramma.</i></p>

Wijkraad West

Binnengekomen via:

mail d.d. 19 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor wijkraad?
	Algemeen		Proces	Wijkraad West heeft een kleine 4 weken gekregen om een advies te geven over de concept Gebiedsagenda Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar West. Een korte periode terwijl we daarvoor een hele lange tijd hebben zitten wachten op een gesprek over een samenhangende aanpak van een aantrekkelijk en bereikbaar Utrecht West. Het was productiever geweest als we de agenda eerder en, het motto van het college volgend, <i>samen</i> gemaakt hadden. Op veel punten onderschrijft de Wijkraad de gebiedsagenda West, maar op veel punten kiezen we voor net andere accenten en prioriteiten. Coproductie van de agenda had volgens ons tot een kwalitatief betere agenda geleid die beter aansluit op ambities en discussies binnen Utrecht West.	Zie antwoordbrief.
			Proces	Op de concept gebiedsagenda West staat een aantal zeer ingrijpende kwesties, kwesties waar we al lang over praten en waar we graag zouden zien dat ze snel echt worden aangepakt. Tegelijkertijd zijn dit deels kwesties waar zowel binnen Utrecht West als daarbuiten soms flink uiteenlopende opvattingen bestaan. Onderwerpen als de ontkoppeling Vleutenseweg - Westplein en herinrichting van de Kanaalstraat/Damstraat vragen om een stevig openbaar debat. Het is jammer dat de afgelopen periode niet gebruikt is om dit debat te organiseren en dat zal dus alsnog snel moeten gebeuren. Ook het gesprek met verschillende verkeers- en bewonersgroepen over de samenhang van diverse maatregelen als het Maatregelpakket Utrecht West, het Westplein/Lombokplein en de knip/knijp Monicabrug waar wij al meer dan een jaar om vragen had al lang kunnen plaatsvinden.	Zie antwoordbrief.
			Proces	Wijkraad West adviseert om op korte termijn aan de hand van de gebiedsagenda procesafspraken te maken over de participatie bij de verschillende projecten die in de gebiedsagenda West staan	Zie antwoordbrief.

				In het verleden heeft Wijkraad West enkele wijkraadplegingen gedaan over verkeer in relatie tot ondermeer winkels en horeca en de aantrekkelijkheid van Utrecht West. We hebben al diverse adviezen gegeven over Utrecht Aantrekkelijk & Bereikbaar en diverse deelprojecten. Wijkraad West zal apart advies uitbrengen over het Maatregelenpakket Utrecht West en over Slimme Routen, Slim Regelen.	<i>nvt</i>
	Ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven West	2.1, 2.2		Als het gaat om de ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven adviseert Wijkraad West een andere prioriteitsvolgorde te hanteren en om in de formuleringen een aantal andere accenten te leggen.	<i>De ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven staan niet in een prioriteitsvolgorde. De accenten die u hierna noemt hebben wij vaak overgenomen.</i>
	Ruimtelijke ontwikkelingen (in volgorde van prioritering)	2.1	Onderdeel binnenstad	Noem eerst de veranderende plek van West, steeds meer midden in de stad, met Westplein/Lombokplein als een nieuw onderdeel van de binnenstad met daarbij behorende kwaliteit, met daarop aansluitend het woon en winkelgebied Kanaalstraat/Damstraat met een bovenwijkse functie en een heel eigen identiteit.	<i>Zie reactie hierboven. Verder sluit de tekst aan op wat u aangeeft.</i>
		2.1	Visie Welgelegen	De kracht van veel buurten in Utrecht West is hun kleinschalig maar compacte en dorps karakter met gemengde maar toch primair woonfuncties. Deze kracht kan verder versterkt worden door de overlast van ongewenst doorgaand autoverkeer te weren door herinrichting van wegen. We vinden het belangrijk dat de typering van de ontwikkeling van Welgelegen aansluit op de samen met bewoners ontwikkelde Visie Welgelegen (vooral, gemengd woongebied, met nadruk op toevoeging van grondgebonden gezinswoningen, beperkte ruimte voor huisvesting studenten/starters, geen grootstedelijke functies).	<i>Wij hebben de tekst nu laten aansluiten op de Visie Welgelegen.</i>
		2.1	Cartesiusdriehoek	We vinden het van belang om voor de Cartesiusdriehoek (en daarop aansluitend de 2 ^e Daalsebuurt) te benadrukken dat het naast gemengde functies vooral ook om nieuwe woningen gaat, nadrukkelijk bedoeld voor mensen die kiezen voor fiets en OV als vervoermiddel.	<i>Wij hebben dit toegevoegd.</i>
		2.1	Amsterdam-Rijnkanaal	Bij ARK nog meer benadrukken (ook in kop) dat het gaat om zowel rondje stadseiland als de om de verbinding tussen de oost- en westkant van het ARK.	<i>Wij hebben dit toegevoegd en bovendien een aparte alinea toegevoegd over de relatie met Leidsche Rijn.</i>

	Ruimtelijke opgaven West (in volgorde van prioritering)	2.2	Aansluiting binnenstad	Verbind West met oostelijke binnenstad en stationsgebied.	<i>Dit hebben wij nog meer benadrukt in de tekst.</i>
	Aansluiting binnenstad		Ontwikkelvisie Lombokplein	De ambitie hiervoor is goed uitgewerkt en als beleid vastgesteld in de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o. (taalgebruik sluit nu nog onvoldoende aan op de ontwikkelvisie)	<i>We hebben de tekst nu meer laten aansluiten bij de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o.</i>
			Ontwikkelvisie Lombokplein	Meer nadruk op ontwikkeling van Westplein van verkeerknooppunt naar nieuw stuk Lombokse binnenstad en de bijbehorende kwaliteit van het gebied: ontmoeting op het plein, bevaarbare Leidsche Rijn verbonden met de singels, sterk verbeterde verbindingen voor voetgangers en fietsers richting oostelijke binnenstad en noordwestelijk stationsgebied.	<i>De tekst hierover is uitgebreid.</i>
			Ontwikkelvisie Lombokplein	De route van de buitenring over de Fly Inn via Westplein/Lombokplein is de belangrijkste ontsluiting van de oostelijke binnenstad voor auto's (personen en goederen). Maar de auto is zowel in de oostelijke als westelijke binnenstad te gast en de autobereikbaarheid moet zo geregeld worden dat dit niet ten koste gaat van de gewenste kwaliteit van het gebied. Hiervoor zal het nodig zijn om goederenvervoer slim te organiseren (met distributieknooppunten in lage Weide en op het Jaarbeursgebied ten westen van het Merwedekanaal), overstapmogelijkheden van auto naar fiets/OV op verschillende afstanden van de binnenstad en goede organisatie van de 'last mile'. Het is belangrijk dat er een discussie komt over de toelaatbare hoeveelheid autoverkeer richting binnenstad en de capaciteit en plaats van autoparkeren in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad. Wijkraad West adviseert hierover een stadsbrede discussie te organiseren die meer gaat over de gewenste ontwikkelingen in de toekomst dan over oude afspraken met belangrijke ontwikkelende partners zoals Corio.	<i>Wij wijzen erop dat in UAB en met name Slimme Routes Slim Regelen de stadsbrede discussie over hoe het verkeerssysteem moet functioneren wordt gevoerd. Ook de onlangs gepresenteerde toekomstvisie centrum-west "a healthy urban boost" gaat hierop in. De tekst gaat verder op de hoofdlijnen in voor dit gebied; detailinvulling gebeurt in de projecten.</i>

			Ontwikkelvisie Lombokplein	Uit alle verkeersberekeningen blijkt dat de hoeveelheid ongewenst doorgaand autoverkeer over het Westplein/Lombokplein drastisch beperkt kan worden door moedige verkeersbesluiten maar dat er dan nog altijd zo'n grote hoeveelheid autoverkeer door het gebied moet dat om de kwaliteit van het gebied te beschermen een tunnel onontkoombaar is. Terugdringen van de auto-intensiteit tot 4.000 – 6.000 vervoersbewegingen per etmaal, volgens Wijkraad West een maximum voor binnenstadskwaliteit is niet realiseerbaar zonder elders in de stad grote knelpunten te veroorzaken.	<i>Hiervoor verwijzen wij naar de onlangs gepresenteerde toekomstvisie centrum-west "a healthy urban boost". Hierin is aangegeven wat dfe ambitie is m.b.t. verkeer op het Westplein.</i>
			Ontwikkelvisie Lombokplein	Waarschijnlijk kan het eindbeeld van de ontwikkelvisie Lombokplein niet op heel korte termijn (in één keer) gerealiseerd worden. Maar stapsgewijs kunnen er al heel wat verbeteringen gerealiseerd worden (organische gebiedsontwikkeling: vermindering asfalt, verbeteringen voor voetgangers en fiets, ruimte voor tijdelijk programma dat aansluit op ontwikkelvisie). De huidige organische gebiedsontwikkeling verloopt echter moeizaam onder meer omdat de gemeentelijke organisatie en budgetten onvoldoende ingericht zijn op het mogelijk maken van zo'n ontwikkeling. Wijkraad West adviseert organische gebiedsontwikkeling beter te faciliteren onder mee door aanpassingen in de organisatie en de budgetten.	<i>Stapsgewijze ontwikkeling is inderdaad onontkoombaar en is nu ook benoemd in de gebiedsagenda. Budget dient overigens ook voor de eerste stappen nog gevonden te worden.</i>
			De Entree van de Stad	Het is een goed idee om de binnenstad te laten beginnen bij het Merwedekanaal. Dat betekent herinrichting (en snelheidsverlaging) van de Graadt van Roggweg, volgens de uitgangspunten voor een stadsboulevard, inclusief verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, met name bij de Koningsbergerlaan en bij de Dambrug zodat er een interactie tussen het Jaarbeursgebied en Lombok ontstaat. Het lijkt ons verstandig herinrichting van de Graadt van Roggweg te combineren met de ombouw van de SUNIJ tramlijn naar een lage instaptram. Op de korte termijn hebben herinrichting Daalsetunnel en Vleutenseweg hogere prioriteit.	<i>Dit ondersteunt bestaande teksten. De Vleutenseweg hebben wij verder als apart project toegevoegd in H4, mede naar aanleiding van uw advies.</i>
			De Entree van de Stad	Voor de Daalsetunnel ligt er een grote kans om de ecologische hoofdstructuur te versterken door een verbinding van de groenstrook langs de spoorlijn (Cremersstraat) via de Daalsetunnel te verbinden met de singels/het Zocherplantsoen.	<i>Het creëren van diervriendelijke voorzieningen worden in dergelijke projecten altijd meegenomen. Een uitgebreidere verbinding door de tunnel zien wij niet direct voor ons.</i>

			De Entree van de Stad	Het is goed om aan de voet van de fly-over oversteekbaarheid voor voetganger en fietser te verbeteren in combinatie met een tramhalte (verbinding Welgelegen met Transwijk), maar dit hoeft geen ongelijkvloerse kruising te zijn en heeft ook niet de hoogste prioriteit.	<i>Wij hebben de tekst hierop aangepast en het een project voor de lange termijn gemaakt.</i>
			De Entree van de Stad	Belangrijk voor West zijn de overstap-, logistieke en parkeervoorzieningen die vooral op het Jaarbeursgebied ten westen van het Merwedekanaal zullen komen (net buiten het gebied van Utrecht West).	<i>Dit zien wij als steun voor de bestaande tekst over de entree van de stad.</i>
			Vleutenseweg entree van Lombok en/ Majella /Nieuw Engeland	De route Fly Inn – Westplein/Lombokplein – Daalsetunnel als entree van de stad is alleen realiseerbaar met voldoende kwaliteit van het gebied als (naast knijp Paardeveld en ontkoppeling Amsterdamse Straatweg – Daalsetunnel) deze route ontkoppeld wordt van de Vleutenseweg. Dit betekent dat de Vleutenseweg dé ontsluitingsroute voor Lombok en Majella/Nieuw Engeland wordt. Als je niet wilt dat dit tot extra verkeer op de PHL leidt, is het van belang om de aansluiting van de Vleutenseweg/Gele Brug op de A2 aantrekkelijker te maken (terwijl je niet het autoverkeer vanuit Leidse Rijn richting Vleutenseweg wilt bevorderen). Tegelijkertijd is de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de Vleutenseweg nu al een zorgpunt. (zie ook 2b) Dit is een kwestie die in een kleinere kring al veel langer is besproken maar waarover een openbaar debat met mensen in Utrecht West nodig is omdat het in ingrijpende maatregel is waar de nodige weerstand tegen zal zijn. (zie ook 3)	<i>De geschetste opgave delen wij;. De hier geschetste gevolgtrekking is echter één van de mogelijkheden. Er zijn naar onze mening ook andere uitkomsten mogelijk. Dit zal blijken bij de verdere invulling van projecten (waarbij de door u geschetste oplossingen ook wordne beschouwd) en bij Slimme Routes Slim Regelen. Uw advies is wel mede aanleiding geweest om de Vleutenseweg als project aan H4 toe te voegen.</i>
	Behoud en versterk woongebied zuidelijke deel West			Behoud en versterk woongebied zuidelijke deel West als ‘binnentuin’, ‘dorps’ ‘compact maar kleinschalig’ onder meer door doorgaand autoverkeer door deze woonwijken te verminderen en woonbuurten langs stadsboulevard/stedelijke verbindingswegen met elkaar te verbinden	<i>Dit zien wij als ondersteuning van de bestaande teksten over o.a. barrièrewerking.</i>

			Stadsboulevard PHL- Spinoza – Thomas à Kempis – Cartesius – Josephlaan -Zuilen	De wijkraad zal een apart advies uitbrengen over het Maatregelenpakket Utrecht West. Wat Wijkraad West betreft begint de gemeente zo snel als mogelijk met het realiseren stadsboulevard in ieder geval tussen Oog in al en de Amsterdamsestraatweg. Met name het verbeteren van de oversteekbaarheid van langzaam verkeer en herprofilering om de verbinding tussen woonbuurten te vergroten vinden wij belangrijk. De wijkraad wenst wel een aantal aanpassingen: verdergaande vermindering van het aantal in- en uitvoegstroken richting stadsboulevard bij een aantal belangrijke kruispunten (ook 24 oktoberplein); een andere uitwerking van de Majellaknoop die het Thomas à Kempisplatsoen minder isoleert en controleerbare afspraken over toegestane verkeersintensiteit (max 15.000 v.p.e.) en dynamisch verkeersmanagement	<i>Dit ondersteunt de keuze om dit project met hoge prioriteit in de agenda op te nemen. Exacte profielkeuzes worden niet vastgelegd in de gebiedsagenda, maar binnen projecten. Daarom is het punt over de opstelstroken meegegeven aan het project Maatregelenpakket Utrecht West waarvoor de consultatie loopt; vanuit dat project wordt hierop gereageerd.</i>
			Verbeteren verkeersveiligheid Laan van Nieuw Guinea Kanaalstraat	Kanaalstraat/Laan wordt nu nog te veel gebruikt als verbindingsweg (dit verkeer hoort thuis op Vleutenseweg) i.p.v. ontsluiten buurten. Dit betekent snel doorvoeren snelheidsbeperkende maatregelen Kanaalstraat/Laan en aantrekkelijker maken Vleutenseweg.	<i>Dit is benoemd - en geprogrammeerd - bij het project Kanaalstraat, voor de korte termijn.</i>
				Verbinding woonbuurten langs andere verbindingswegen en tegenaan sluijverkeer door woonbuurten Welgelegen, Majella/Nieuw Engeland, thomas à Kempis, Schepenbuurt	<i>Dit bevestigt de bestaande teksten over barrièrewerking en het autonot.</i>
	Kanaalstraat Damstraat			Het winkelgebied Damstraat / Kanaalstraat is een uniek winkelgebied met een bovenwijkse functie dat via het Westplein Lombokplein verbonden kan worden met de (nieuwe) binnenstad en tegelijkertijd de as van de woonbuurt Lombok Oost. De veranderde plek van dit winkelgebied in de stad biedt kansen en bedreigingen. Er is spanning tussen de wens om goed bereikbaar te blijven voor klanten van verder weg met een auto en het aantrekkelijker en veiliger maken van het winkelgebied voor voetgangers en fietsers Als Vleutenseweg en de doorgaande route Graadt van Roggeweg – Westplein – Daalsetunnel ontkoppeld worden dan is het nog belangrijker om sluijverkeer door de Damstraat te weren door tegengesteld één richtingsverkeer (en eenrichtingsverkeer in een deel van de Kanaalstraat). Over Kanaalstraat/Damstraat zijn nogal verschillende opvattingen. In 2015 zal de gemeente samen met wijkraad, winkeliersvereniging en bewoners hierover een visie ontwikkelen.	<i>Wij hebben de tekst over dit project aangescherpt, rekening houdend met de verschillende opvattingen die hier leven. Verdere invulling van het project, met als eerste stap een visie, dient te gebeuren in nauwe samenwerking met alle belanghebbenden.</i>

	Doorbreek barrières tussen wijken			De spoorbundel is een belangrijke barrière tussen Utrecht West met op dit moment onaantrekkelijke verbindingen in de buurt van het Westplein die de komende jaren nog sterk belast zullen worden door allerlei werkzaamheden in het stationsgebied. En een hele grote afstand tussen de Daalsetunnel en de Cartesiusweg.	<i>nvt (terechte constatering)</i>
				De fietsverbindingen bij het spoor Utrecht – Amsterdam zijn kwalitatief zeer slecht terwijl er zowel in het Cartesiusgebied als bij de Daalsedijk plannen zijn voor nieuwe huisvesting voor studenten en starters die vooral kiezen voor fiets en OV. Zowel betere fietsverbindingen parallel aan spoorlijn als tussen Daalsebuurt – Cartesiusgebied en Majella zijn wenselijk. Een verbinding tussen Concordiastraat, Bielstraat, Cremerstraat met aansluiting op de Van Koetsveldstraat en het nieuwe fietspad langs de Oude Rijn is kansrijk. Het is belangrijk dat de actuele spoorverdubbeling deze kans niet onmogelijk maakt.	<i>Deze verbinding staat op de kaart van het fietsnet. Het is wel een lastig te realiseren verbinding, waarvoor nog geen budget is.</i>
				Ook het ARK is een belangrijke barrière tussen Utrecht West en andere wijken. Met de fietsbrug Oog in Al wordt een gat opgevuld. Onderzoek of het wenselijk en mogelijk is om tussen Lage Weide en Utrecht Noordwest nog een extra fietsoversteek over het ARK te realiseren.	<i>Dit zien wij als steun voor de aandacht die wij aan deze verbinding besteden in de tekst.</i>
	Mobiliteits- opgaven	3.2	Voetgangers	Betere verbindingen voor voetgangers Lombok – oostelijke binnenstad / noordelijk stationsgebied West (NB ook van belang voor fietsers). Dit betreft zowel eindsituatie als de tijdelijkheid met veel overlast van bouwactiviteiten. - oversteekbaarheid Westplein op verschillende plekken - aanpak Leidsche Veertunnel - kwaliteit Van Sijpesteijnkade (en vervolgroute langs Smakkelaarsveld) - zichtlijn Uitgang OV-terminal/Stadskantoor <-> Kop van Lombok /Moskee	<i>Dit ondersteunt de bestaande tekst; daar zis de opgave echter meer in hoofdlijnen opgenomen.</i>
				Vergroten aantrekkelijkheid Kanaalstraat voor voetgangers	<i>Dit zien wij als steun voor de bestaande teksten over de voetganger.</i>
				Bescherming voetganger: op selectieve plaatsen herstel zebrapad bij kruising met autowegen en zware fietsstromen	<i>De kwaliteit voor voetganger en fiets moet overal voldoende zijn, met nadruk op de belangrijke routes. De manier waarop (zebrapad of anders) moet in projecten geregeld worden.</i>

				Rondje stadseiland + aansluiting looproutes Leidsche Rijn	<i>Dit zien wij als steun voor de tekst hierover in de gebiedsagenda.</i>
				Verbeteren oversteekbaarheid verbindingswegen	<i>Dit zien wij als steun voor de bestaande teksten over de voetganger en over het algemene netwerkconcept (3.1); het komt ook terug in vele projecten..</i>
				Verbetering voetgangersvoorzieningen/verblijfskwaliteit bij stations en in Lage Weide	<i>Dit zien wij als steun voor de tekst hierover in de gebiedsagenda.</i>
			Fietsers	Wijkraad West adviseert om bij de prioriteitstelling van investeringen in de fietsinfrastructuur: het aanpakken van knelpunten in het netwerk belangrijker te vinden dan over hele lengte fietsroutes voldoen aan hoogste kwaliteit. Bijvoorbeeld bij de doorfietsroute Cremerstraat zijn de belangrijkste knelpunten de Aansluiting van de Cremerstaat op de Daalsetunnel en de aansluiting bij de kruising met de Cartesiusweg. Bij goede fietsinfrastructuur heeft gladheidsbestrijding die afgestemd is op fietsroutes (nat strooien en borstelen/schuiven).	<i>De verbetering van de fietsinfrastructuur gebeurt via het Actieplan Utrecht Fietst! Daarin hebben zowel routes als kruisingen aandacht; prioriteit verschilt van plek tot plek. Voor gladheidsbestrijding verwijzen wij naar ons strooibeleid voor fietsroutes.</i>
				Onder meer vanwege de hoge kosten vragen we ons af wat de meest gewenste verbeteringen zijn voor de oversteekbaarheid van het ARK. Volgens Wijkraad West is de belangrijkste prioriteit het verbeteren van het fietspad bij de spoorbrug over het ARK van het spoor richting Amsterdam. We kunnen ons voorstellen dat een nieuwe burg tussen Lage Weide en NoordWest een gat opvult in het fietsnetwerk.	<i>We hebben in de tekst overgenomen dat verbetering van bestaande verbindingen als eerste dient te gebeuren.</i>
				Wijkraad West vindt een ongelijkvloerse fietsoversteek bij Welgelegen-Transwijk onwenselijk. Het is een dure oplossing terwijl er alternatieven relatief dichtbij zijn, Merwede Kanaal en 24 oktoberplein zijn dichtbij) Een doorgaande extra fietsroute Kanaleneiland – Transwijk – Welgelegen – Mozartlaan – langs Oude Rijn – Van Koetsveldstraat – Cartesiusdriehoek - Daalsedijk zou wel een verbetering zijn van het fietsnetwerk.	<i>De wenselijkheid van deze verbinding komt uit de Visie Welgelegen voort. Of deze gelijkvloers of ongelijkvloers moet worden, hangt af van de autov- en tramintensiteiten op de Weg der V.N. én van beschikbaarheid van budgetten. We zien dit als een project voor lange termijn.</i>
				Een brug voor voetgangers en fietsen over de Leidsche Rijn Bij Den Hommel maakt het rondje eiland voor fietsers en voetgangers mogelijk. Rondje Eiland	<i>We hebben dit toegevoegd bij de beschrijving van Rondje Stadseiland.</i>

				<p>Naast fietsroutes is fietsparkeren een belangrijk onderwerp in Lombok / De Laan / Majella, wijken waar veel mensen niet beschikken over eigen fietsstalmogelijkheden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • meer (buurt)stallingen • kort- langparkeren m.n. in winkelgebied • acties weesfietsen / inleveren oude fiets 	<p><i>Dit geldt voor veel oude wijken. Dit wordt opgepakt in het Actieplan Utrecht Fietst!</i></p>
			Openbaar Vervoer	<p>We vinden het heel belangrijk dat het OV niet alleen gericht is op 'dikke stromen' reizigers. Juist mensen die afhankelijk zijn van het OV hebben belang bij fijnmazige voorzieningen. Een belangrijk punt daarbij is de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit Utrecht West. Het ontbreken van overleg over deze problematiek en de mislukte pilot is een voorbeeld van hoe het niet moet.</p>	<p><i>Het OV-netwerk is onderdeel van Slimme Routes Slim Regelen. Hierin wordt onze wens mbt het OV-net vastgelegd, waarmee wij vervolgens in gesprek kunnen met de provincie. Hierbij de opmerking dat het ontsluitende OV om maatwerkoplossingen zal vragen: deze vervoersvraag kan vanuit financieel oogpunt niet altijd met reguliere buslijnen worden bediend. Ook zal niet alles mogelijk zijn: keuzes zijn noodzakelijk.</i></p>
				<p>Wijkraad West adviseert de mogelijkheid te onderzoeken van een doorgaande kleinschalige buslijn Oude binnenstad – Museumkwartier – Hooggraven - Kanaleneiland - Oog in al – Lombok – Station – Oude Binnenstad.</p>	<p><i>Zie hierboven.</i></p>
			Auto	<p>Absolute prioriteit heeft volgens Wijkraad West het tegengaan van onnodig doorgaand verkeer door woonwijken en sluipverkeer. Woonbuurten in West moeten per auto bereikbaar zijn maar niet per se via de kortste of snelste route. Oversteekbaarheid van doorgaande routes is belangrijker dan doorstroming van autoverkeer over die routes. Stilstaande auto's veroorzaken weliswaar luchtverontreiniging maar onnodige auto's veroorzaken meer vervuiling. Hiervoor hebben we al aangegeven dat we adviseren om bij de herinrichting van de stadsboulevard zoveel mogelijk in- en uitvoegstroken te verminderen.</p>	<p><i>Dit steunt de bestaande tekst. Met de kanttekening dat keuzes over aantallen opstelstroken in projecten worden gemaakt en extra opstelstroken soms juist een onderdeel van de oplossing zijn (maken bijvoorbeeld sneller groen voor fietsers en voetgangers mogelijk of het biedt ruimte om autoverkeer te bufferen).</i></p>
				<p>Ook zijn we al ingegaan op de bereikbaarheid van de binnenstad en de buurten van West en de Westpleintunnel. Herinrichting van de Kanaalstraat en de Vleutenseweg heeft prioriteit boven herinrichting Graadt van Roggweg. Om de Vleutenseweg als in- en uitvalsweg voor Utrecht West aantrekkelijker te maken (en verkeer over de PHL te verminderen) is verbeteren van de aansluiting op de A2 (NOUW2) noodzakelijk.</p>	<p><i>Kanaalstraat en Laan van Nieuw Guinea zitten voor wat betreft de quick wins in het lopende programma Verkeersveiligheid. Lange termijn maatregelen en de maatregelen voor de Vleutenseweg nemen we op als projecten in het Actieplan Verkeersveiligheid. Verder werken we aan verbetering van de NOUW 2, door de lus bij de aansluiting op de A2 aanzienlijk korter te maken.</i></p>

				Er liggen kansen voor het verbeteren/verduurzamen van goederenvervoer/distributie. Niet in Cartesiusgebied, wel in Lage Weide en ook westzijde Merwedekanaal. Denk ook aan betere (naleving van) afspraken over de aan-/toelevering van winkels (Groeneweg, Oog in Al, Kanaalstraat) en nieuwe voorzieningen voor afleveren van web-aankopen.	<i>Dit bevestigt de opgenomen teksten over goederenvervoer. Uitvoering is voor het grootste deel ondergebracht in het Actieplan Goederenvervoer.</i>
	Ontbreken- de schakel		Gedrags-campagne	Wijkraad West mist in de concept gebiedsagenda voor gedragscampagnes: <ul style="list-style-type: none"> • bevorderen actieve / gezonde mobiliteit • te voet en op de fiets naar school • kies voor elektrische fiets/scooter i.p.v. benzine scooter/brommer (jongeren) • verkeersgedrag fietser (parkeren) 	<i>De gebiedsagenda richt zich alleen op fysieke projecten (straten, pleinen, gebieden). Daarom is dit niet opgenomen in de tekst. Maar het gedrag van mensen en het beïnvloeden van mobiliteitskeuzes is wél een belangrijk onderdeel van het collegeprogramma en van UAB. Dit gebeurt via het Actieplan De Gebruiker Centraal, dat reeds in uitvoering is. De hier genoemde punten zijn hier onderdeel van, m.u.v. het fietsparkeergedrag (dat zit in het Actieplan Utrecht Fietst!).</i>
	Verkeers- cijfers / verkeers- management		Proces	Wijkraad West constateert dat er in Utrecht veel wantrouwen is over de cijfers die de gemeente gebruikt bij discussies over verkeer en omgevingskwaliteit. Ook als we op een andere manier over aantrekkelijkheid en bereikbaarheid gaan spreken (meer redeneren vanuit de kwaliteit van de leefomgeving) is het van belang dat je zakelijk kunt discussiëren aan de hand van vertrouwde gegevens. Dit geldt ook voor een democratische controle op dynamisch verkeersmanagement, dat bij knippen in plaats van knippen steeds belangrijker wordt. Wijkraad West adviseert om samen met actieve bewoners en ondernemers in Utrecht kaders te ontwikkelen voor democratische controle en sturing van dynamisch verkeersmanagement.	<i>Het functioneren van het verkeerssysteem in de stad als geheel en hoe dit te bereiken met o.m. dynamisch verkeersmanagement is het hoofdonderwerp van Slimme Routes Slim Regelen. Hierover hebben reeds verschillende gesprekken plaatsgevonden en er volgen er meer, evenals inspraak na de zomer. Dit is voor ons de manier om een visie te ontwikkelen die draagvlak heeft in de samenleving. Overigens zien wij, conform ons collegeprogramma, voor verkeersmodellen een ondersteunende rol weggelegd, maar dicteren ze geen beleid.</i>

Winkeliersvereniging Lombok

Binnengekomen via:

mail d.d. 19 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord?
	Kanaal- / Damstraat		Autoluw	In de gebiedsagenda lezen wij dat de Kanaal/Damstraat een autoluwe inrichting nodig heeft en dat het vooral een fiets en wandel gebied zou moeten worden. We vragen ons af vanuit wie en vanuit welke argumentatie, deze visie op deze 2 straten is ontstaan? Wij zijn het hier niet mee eens, en willen dit graag live beargumenteren.	<i>Wij hebben de tekst over dit project aangescherpt, rekening houdend met de verschillende opvattingen die hier leven. Verdere invulling van het project, met als eerste stap een visie, dient te gebeuren in nauwe samenwerking met alle belanghebbenden.</i>

			Proces	Voor ons is het erg belangrijk dat voordat er een uiteindelijk visie wordt besloten, hierover inspraak te hebben, en een gesprek te hebben met degene die deze visie hebben gevormd. We hadden het handiger en democratischer gevonden, indien dit al was gebeurd voordat de concept visie openbaar was gemaakt.	<i>Zie hierboven.</i>
			Snelheidsremmende maatregelen	Als winkeliersvereniging hameraan wij al lang op om snelheidsremmende maatregelen aan te leggen. Dit om de incidentele hardrijders, die het imago van de normale bezoekers, te kunnen bekeuren en de straat zo veiliger te maken. (dit is overigens vooral het gevoel van veilig, want relatief zijn er weinig ongelukken op de kanaal en damstraat, zeker als het vergelijkt met de vleutenseweg) De meest pragmatische en veilige oplossing is daarom, de Damstraat en Kanaalstraat als 30 kilometer zone in te richten en eventueel drempels aan te leggen. Daarnaast is het belangrijk dat de politie meer aanwezig is, bekeuringen geeft aan structurele hardrijders.	<i>Zie hierboven.</i>
			Autoluw	Het autoluw maken is niet wenselijk. Zowel voor de middenstand als voor de vele bovenwijkse klanten. Voor het winkelgebied is bereikbaarheid met de auto juist essentieel zodat de winkels voor de bovenwijkse klanten en laad- en lossen goed bereikbaar blijven. Zoals u weet is de Kanaal/Damstraat al een jaar of veertig een goedlopend multicultureel boodschappengebied; en dat maakt de plek uniek voor Lombok en voor de stad Utrecht. De meeste winkels halen hun omzet door het bedienen van klanten van buiten de wijk Lombok en de Stad Utrecht. Deze klanten kopen groot en goedkoop boodschappen in de diverse winkeltjes. Bij het kopen van boodschappen, dient het gebied als ontmoetingsplaats tussen veel culturen.	<i>Zie hierboven.</i>
			Proces	Als winkeliersvereniging willen wij directer betrokken zijn en blijven bij planvorming en ontwikkelingen in het gebied. Wij hebben reeds inbreng geleverd in diverse verkeerspleinen en herinrichtingsplannen; maar het bevreemd ons dat in de hier voorgelegde gebiedsagenda onze argumenten en belangen weer geen plek hebben gekregen.	<i>Zie hierboven.</i>

Wishingwellwest**Binnengekomen via:**

mail d.d. 19 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord?
-----------	------------------------	-------------	------------------	-------------------------	------------------

	Kanaal- / Damstraat		Autoluw	<p>Tijdens de presentatie van de gemeente en in de conceptvisie van de gebiedsagenda west, zien wij dat de gemeente vindt dat de Kanaalstraat en de Damstraat, vooral ingericht zou moeten worden als een voetgangers & fiets gebied. Het woord ' autoluw', wordt ook gebruikt. De laatste jaren horen we dit idee wel eens vaker rond zoemen. Meestal komt dit niet vanuit de bewoners en ondernemers die direct uit het gebied zelf komen. We vragen ons af of de gemeente zich echt goed realiseert, wat er gebeurd met ons leef en werk gebied, indien je het gebied autoluw zou maken, het klinkt mooi en groen enzo....maar het zal zeker geen sociale beslissing zijn. Het heeft nogal wat consequenties....</p> <p>De consequenties, kijkend naar gebieden en steden waar dit gebeurd, zullen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veel ondernemers zullen failliet zullen gaan, omdat ze afhankelijk zijn van hun bovenwijkse/stedelijke klanten, die met de auto komen. - Hierdoor zal evt tijdelijke leegstand ontstaan, de panden zullen opgekocht worden aan investeerders/projecteontwikkelaars. - De huren, van de winkelpanden zullen na het opkopen van de panden, enorm stijgen, zo ook van de appartementen boven de panden ook, de sociale huren in de omgeving ook. - Met ander woorden je zal hiermee toewerken naar gentrificatie slag, zoals in zoveel steden en gebieden. De kanaalstraat zal een tweede nachtegaalstraat of wittevrouwen buurt worden, met de bekende landelijke ketens die hoge huren nog wel kunnen betalen. Hiermee bevordert je niet de zelfstandigheid en ondernemerschap van een stad. Je werkt zo aan steden waarin kleine ondernemers en mensen die niet heel rijk zijn, niet meer in hun eigen gebied, kunnen wonen en ondernemen. En het Lombok, waar mensen vanuit de hele wereld, zich thuis voelen, willen wonen en ondernemen, zal verdwijnen. 	<p><i>Wij hebben de tekst over dit project aangescherpt, rekening houdend met de verschillende opvattingen die hier leven. Verdere invulling van het project, met als eerste stap een visie, dient te gebeuren in nauwe samenwerking met alle belanghebbenden.</i></p>
			Proces	<p>Wij vragen ons af door welke gedachtegoed, de gemeente op het idee is gekomen, om onze straten als voetgangers en fietsgebied te bestemmen. Het zomaar als centrum te benoemen, door een lijn op de kaart of toekomstvisies zonder echt gepraat te hebben met de bewoners en ondernemers, die Lombok ooit uit het slop hebben gehaald en door eigen inzet het gebied hebben gered van de sloop.</p>	<p><i>Zie hierboven. Overigens betekent aandacht voor fietser en voetganger niet dat er meteen sprake is van een gebied waar geen auto's in mogen.</i></p>

			<p>Alternatieven</p> <p>Indien het is omdat er behoefte zou zijn aan fietsroutes ? die zijn er al veel!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op de leidsekade, komt een snel fietspad - Via de timorkade en de van riebeeckstraat, is een prima fietsroute - op de Vleutensweg zijn 2 fietspaden. <p>Als het om de verbetering van de veiligheid op de straten zou gaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er zijn gesprekken gaande met bewoners en winkeliers over een 30 km zone en drempels op de kanaalstraat. - Naar de feiten kijkend, gebeuren er relatief weinig ongelukken op de kanaalstraat en damstraat. De Vleutensweg is veel gevaarlijker. Veel mensne ook uit onze buurt en eigen vrienden kring hebben zware ongelukken gehad op de vleutenseweg. Graag zien we dat de gemeente daar de situatie verbeterd. 	<p><i>De Kanaalstraat is toegevoegd aan het fietsnetwerk, omdat wij zgn. sternetten willen realiseren rondom teinstations: fijnmaziger netwerken om mensen fietsend en lopend makkelijk op het station te krijgen en zo het gebruik van de trein te bevorderen. De verkeersveiligheidsmaatregelen voor de korte termijn zijn nu duidelijkerbenoemd in de gebiedsagenda. Inderdaadis het voor een belangrijk deel een gevoel van veiligheid. In een winkelstraat zou het echter zo moeten zijn dat winkelend publieek makkelijk(er) kriskras van de ene naar de andere kant van de straat kan lopen, van de ene naar de andere winkel.</i></p>
			<p>Proces</p> <p>Al met al, hopen we dat de gemeente met ons in gesprek zal gaan, over de werkelijke betekenis die de wijk Lombok heeft voor de stad, en daar trost op kan zijn....en het niet per ongeluk, top down ontwikkeld tot een 12 in een dozijn yuppenwijk.</p>	<p><i>Dit contact vindt reeds plaats, vanuit het wijkbureau georganiseerd.</i></p>

Wijkraad Zuidwest

Binnengekomen via: mail dd 12 maart; brief aan college dd 7 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor wijkraad?
	Algemeen		Samenhang tussen projecten	<p>Samenhang tussen cruciale projecten voor UAB Zuidwest. Bij het verder ontwerpen en uitvoeren van deze projecten zal de gemeente zich moeten realiseren dat deze projecten met elkaar samenhangen. De gemeente Utrecht geeft zelf al aan dat voor het afhandelen van autoverkeer een samenhang bestaat tussen Vondellaan, 't Goylaan en de Europlaan Zuid (die al overbelast is). In de ogen van de wijkraad moet deze samenhang nog groter worden gezien en wel tussen de volgende 9 grote verkeersknooppunten in Zuidwest:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 24 oktoberplein met aftakkingen naar de Drs. Martin Luther Kinglaan, Beneluxlaan, Weg der Verenigde naties en Pijperlaan. b. Kruising Weg der Verenigde Naties en Overste den Oudenlaan. c. Anne Frankplein met aftakkingen naar Koningin Wilhelminalaan – Churchilllaan, Koningin Wilhelminalaan-Balijelaan-Vondellaan, Europalaan Noord en Overste Den Oudenlaan. d. Europaplein met de aftakkingen naar Beneluxlaan, Europalaan-Noord, Beneluxlaan-Socrateslaan-'t Goylaan en Europalaan Zuid. e. 5 meiplein met aftakkingen naar Churchilllaan, Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan. f. Kruising Croeselaan – Vondellaan g. Kruising Balijelaan – Rijnlaan h. Kruising Rijnlaan - Socrateslaan i. Station Vaartsche Rijn als knooppunt aan Vondellaan en Jutfaseweg. <p>Door op deze manier te kijken naar deze 9 belangrijke verkeersknooppunten kan de gemeente bepalen hoe deze verkeersknooppunten op elkaar en op hun omliggende straten/ buurt inwerken. De gemeente Utrecht kan ook bepalen wanneer de projecten, die in de gebiedsagenda en in dit advies zijn genoemd, kunnen worden uitgevoerd.</p>	<p><i>Deze samenhang is inderdaad belangrijk, daarvoor wordt ook Slimme Routes Slim Regelen ontwikkeld. Zie verder de antwoordbrief.</i></p>

	Algemeen		Samenhang tussen projecten	De wijkraad Zuidwest wil de gemeente Utrecht er tevens op wijzen dat er ook samenhang bestaat tussen enkele van de bovengenoemde knooppunten met knooppunten die buiten Zuidwest liggen (het Westplein is hier een voorbeeld van). Het is belangrijk deze samenhang ook mee te nemen in de verdere uitwerking van alle 6 gebiedsagenda's, zoals genoemd in Slimme Routes, Slim Regelen. Onze oproep ligt daarmee in het verlengde van het "Advies zes wijkraden inzake Uitvoeringsagenda Mobiliteit en luchtkwaliteit" van 14 november 2014.	<i>Zie hierboven.</i>
				<p>Croeselaan. De gemeente Utrecht is op dit moment bezig met een nieuw ontwerp voor de Croeselaan ten noorden van de kruising met de Van Zijstweg. De wijkraad ziet hier 4 belangrijke ontwerpogaven:</p> <p>a. Houd bij het ontwerp zoveel mogelijk rekening met de veiligheid van de voetgangers en fietsers en probeer deze twee verkeersgroepen zoveel mogelijk te scheiden van het auto- en busverkeer.</p> <p>b. De verkeersveiligheid op de kruising Croeselaan - van Zijstweg en de aansluiting op de Croeselaan ten zuiden van deze kruising blijft een aandachtspunt. Afstemming met het comité Van Zijstweg en de Facebook community Croeselaan Veilig is hier essentieel.</p> <p>c. Het uitgangspunt voor het verdere ontwerp dient te worden uitgegaan van een de 2 x 1 rijbaan voor de van Zijstweg. Afstemming met het comité Van Zijstweg is hier essentieel.</p> <p>d. Veel bewoners van de Croeselaan en Dichterswijk hebben de verwachting dat de Croeselaan verkeersarmer en daarmee aantrekkelijker wordt. De wijkraad wil dit punt bij de gemeente onder de aandacht brengen. Verder zou de gemeente moeten overwegen de Croeselaan ten zuiden van de kruising Van Zijstweg – Croeselaan in te richten als een 30 km/u weg.</p>	<p><i>Croeselaan-Noord valt net buiten dit gebied, maar is beschreven in de Gebiedsagenda Centrum. De door u genoemde uitgangspunten zijn hierin opgenomen.</i></p> <p><i>De verkeersveiligheid en weginrichting zijn bij het project Van Zijstweg omschreven. Verdere vbetrokkenheid van bewoners dient bij verdere invulling van het project te gebeuren (en dit gebeurt ook).</i></p> <p><i>De positie van de Croeselaan-Zuid in het verkeersnetwerk hangt af van de keuzes in Slimme Routes Slim Regelen., later dit jaar. 30 km/u lijkt dan inderdaad een mogelijkheid. Wij zullen dit in de projectenlijst van SRSR opnemen (tenzij de positie verandert). Uitvoering komt in beeld als budget wordt gevonden.</i></p>
	Mobiliteits-opgave		Ringpark Dichterswijk initiatief	De wijkraad mist dit initiatief als mobiliteitsopgave in de gebiedsagenda en zou graag zien dat dit wordt toegevoegd. Het Ringpark is een belangrijke toekomstige verblijfsruimte in Dichterswijk waarbij voetgangers en fietsers het uitgangspunt moeten zijn. Daarnaast is dit een initiatief van de bewoners uit Dichterswijk, een schoolvoorbeeld van participatie. De mogelijkheid voor de gemeente om nauw samen te werken met de initiatiefnemers en de bewoners rondom Ringpark moet de gemeente Utrecht niet aan zich voorbij laten gaan.	<i>We hebben dit initiatief toegevoegd in H3 bij de teksten over voetganger en fiets.</i>

			Anne Frankplein & 5 Mei Plein	De wijkraad verwijst hier naar haar advies van 5 februari betreffende het Anne Frank plein en 5 mei plein. De wijkraad wil nogmaals de volgende aandachtspunten noemen. a. 5 mei plein. Bij het uitvoeren van de HOV -Zuidradiaal zullen de tramlijn en de busbaan elkaar kruisen. b. Anne Frankplein. Zowel vanuit oogpunt van automobilist en fietser is dit een onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk plein.	<i>Deze punten zijn bekend bij de projecten 5 Meiplein en Anne Frankplein. De notie over verkeersveiligheid bij het Anne Frankplein hebben we toegevoegd bij de beschrijving van het project Europalaan Noord (waar het Anne frankplein in de gebiedsagenda onder gevat wordt).</i>
			HOV Zuidradiaal	De Wijkraad ziet vooral 2 complexe ontwerpgegevens voor het Anne Frankplein en het 5 mei plein, zie verder opmerking 4. Een halte bij de kruising Koningin Wilhelminalaan, van Bijniershoeklaan en Lomanlaan vergroot de bereikbaarheid van de binnenstad voor bewoners uit Transwijk.	<i>Anne Frankplein en 5 Meiplein: zie hierboven. Er zijn in de nabijheid (bij 5 Meiplein/Trumanlaan en bij Anne Frankplein) twee haltes voorzien. Een halte toevoegen op de HOV-route gaat ten koste van de snelheid vna het HOV.</i>
			Verbinding Europalaan en Kanaalweg	De Merwedekanaalzone zal zich de komende jaren verder ontwikkelen. Voor een goede ontsluiting van dit gebied stelt de wijkraad voor om minimaal 2 verbindingen aan te leggen tussen de Europalaan Noord en de Kanaalweg, bijvoorbeeld ter hoogte van de Koeriersterlaan en de Westdijklaan. Deze verbindingswegen moeten vooral ruimte geven aan voetgangers en fietsers. De bereikbaarheid voor de auto en de parkeergelegenheid in de Merwedekanaalzone moet als onderwerp niet worden onderschat. Dit is helaas bij de ontwikkeling van het City Campux Max complex wel gebeurd.	<i>Dit ondersteunt de keuze voor het project Europalaan-Noord / Merwedekanaalzone. De fietsroutes door het gebied hebben we duidelijker opgenomen in de kaart. Let wel: de exacte route ligt hiermee niet vast, dit geeft slechts de behoefte aan verbindingen weer.</i>
			Parkeerproblematiek City Campus Max en Winkelcentrum Kanaleneiland Centrum	De wijkraad mist deze 2 onderwerpen als cruciale projecten en vooral voor het winkelcentrum Kanaleneiland, dat in de gebiedsagenda terecht wordt gezien als een belangrijke verblijfsruimte in Kanaleneiland.	<i>Het Winkelcentrum is inderdaad een belangrijke opgave, ook voor parkeren. Dit hebben we in het project Beneluxlaan nu duidelijker opgenomen. Het parkeerprobleem bij City Campus Max nemen wij niet apart op in de gebiedsagenda. Deze pure parkeeropgave is een actueel probleem, dat moet worden opgepakt via bestaande (wijkgerichte) lijnen, niet via deze UAB-gebiedsagenda. Wel is het een leerpunt bij de invulling van de Merwedekanaalzone (onderdeel project Europalaan Noord).</i>
			Beneluxlaan	Zoveel mogelijk instellen van 50 km/u voor hoofdverkeerroutes zoals de Beneluxlaan en instellen 30 km/u voor andere routes, De wijkraad is blij dat de Beneluxlaan expliciet is genoemd in de gebiedsagenda.	<i>Dit ondersteunt de tkesten in H3.</i>

			P+R Westraven	De wijkraad adviseert hier om een stalling van OV fietsen te realiseren.	<i>We hebben dit in de tekst toegevoegd. Hierbij de opmerking dat OV-fiets zelf bepaalt waar fietsen komen, maar wij proberen ze daarin wel te beïnvloeden.</i>
			Bus door Kanaleneiland (buslijn 7)	Op basis van het kaartje op pagina 7 lijkt het erop dat de buslijn 7 in het niets eindigt. Hopelijk is dit een foute voorstelling van zaken. Voor de wijkraad Zuidwest is dit een belangrijk punt. In de zomer van 2014 heeft de wijkraad de gemeente erop gewezen dat de bereikbaarheid van het centrum voor Utrecht voor bewoners uit Kanaleneiland, door het eindigen van buslijn 7 bij de Jaarbeurs, al achteruit is gegaan.	<i>Dit was een foutje in de kaart, de kaart is aangepast. Wel wijzen wij erop dat de ontsluitende buslijnen in de toekomstvisie om maatwerkoplossingen vragen, afhankelijk van de behoeften in een gebied. De provincie gaat hierover, maar wij oefenen als gemeente uiteraard veel invloed uit.</i>
			Tramlijn Beneluxlaan en Europalaan	Tijdens de presentatie van de gebiedsagenda aan de wijkraad op 18 februari is er bij de wijkraad onduidelijkheid ontstaan over deze 2 tramlijnen. De wijkraad begrijpt dat voor de bereikbaarheid van de Merwedekanaalzone en voor een goede verbinding tussen Utrecht en Nieuwegein deze tramlijn nodig is. Tegelijkertijd is de wijkraad bezorgd wat deze nieuwe tramlijn voor gevolgen kan hebben voor de tramverbinding over de Beneluxlaan. Is deze tramverbinding economisch wel rendabel? Zo niet, kan er dan worden besloten om de tram over Beneluxlaan minder frequent te laten rijden? De bewoners van Kanaleneiland zullen dit ervaren dat (opnieuw) de bereikbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor hun wijk afneemt.	<i>De tracékeuze van een tweede tramlijn door Zuidwest hangt van veel factoren af. Dit is nog niet vast te leggen; eerst zal de haalbaarheid van de tweede lijn nog moeten worden aangetoond. Als de tweede lijn er komt, blijft de lijn over de Beneluxlaan bestaan. Ook is een hoge frequentie te verwachten, want deze lijn is vanaf 2020 gekoppeld aan de Uithoflijn die momenteel wordt aangelegd. De Uithoflijn houdt naar onze verwachting altijd een hoge frequentie en daarmee de lijn op de Beneluxlaan ook (omdat de lijnen niet kunnen eindigen op Utrecht CS, maar door moeten rijden).</i>
			Rondje Stadseiland	De wijkraad juicht het toe dat de gemeente verder gaat met het ontwikkelen van deze belangrijke wandel- en fietsroute. De kruising tussen de Kanaalweg en Doctor M.A. Tellegenweg bij Villa Jongerius is inderdaad een aandachtspunt.	<i>Dit ondersteunt de bestaande tekst.</i>

	Lucht-kwaliteit			<p>Het huidige document bevat geen enkele verwijzing naar het onderwerp luchtkwaliteit en hoe dit onderwerp wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de gebiedsagenda Zuidwest (en Utrecht). De wijkraad heeft namelijk kennis genomen van de volgende kaart afkomstig uit het VMU Utrechts gezondheidsprofiel 2014 die laat zien wat de luchtkwaliteit is in de stad Utrecht. Voor Zuidwest valt op dat de luchtkwaliteit aan de Europlaan en Drs. Martin Luther Kinglaan t.o.v. van de andere hoofdroutes in Zuidwest slechter is (donkerblauw en rood). Dit baart de wijkraad Zuidwest zorgen omdat deze twee routes expliciet zijn genoemd in de gebiedsagenda.</p> <p>De wijkraad ziet graag dat luchtkwaliteit als onderwerp wordt meegenomen.</p>	<p><i>Luchtkwaliteit is één van de doelen van UAB (zie vijfhoek in H1). UAB-maatregelen zijn daarmee ook altijd gericht op verbetering luchtkwaliteit. Hoe dit werkt, hebben we nu in H1 wat meer beschreven, evenals in de antwoordbrief.</i></p>
	Vergroening			<p>Ook wil de wijkraad de gemeente vragen zich in te zetten op vergroening van de hoofdverkeersroutes die mogelijk kunnen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Zuidwest en Utrecht.</p>	<p><i>Groen is onderdeel van een aantrekkelijke inrichting van wegen zoals met UAB wordt beoogd. Hoe dit exact gebeurt, leggen we niet vast in de gebiedsagenda, maar wordt bepaald in de projecten.</i></p>
	Algemeen		Bewoner vs verkeers-deelnemer	<p>Denken vanuit de verkeersdeelnemer is prima maar hoe past de bewoner van Zuidwest (en Utrecht) in de verdere uitwerking van de gebiedsagenda? Het uitgangspunt van deze gebiedsagenda gaat uit van de verkeersdeelnemer maar de wijkraad vindt dat de rol van de bewoner van Utrecht is onderbelicht.</p>	<p><i>Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar stelt de gebruiker centraal. Dit is nadrukkelijk zowel de verkeersdeelnemer als de omwonende (ook gebruiker van de openbare ruimte en infrastructuur). Aandacht voor de verkeersdeelnemer is in de stukken alleen nu iets meer uitgewerkt, omdat het in projecten vaak makkelijker en vanzelfsprekend is de omwonenden te betrekken (want: je weet waar die wonen), maar de gebruiker van een weg of fietspad niet (die wordt regelmatig zelfs vergeten!).</i></p>
			Voetganger	<p>Wat betreft de verkeersdeelnemer als voetganger. De wijkraad wil hier onderstrepen dat inwoners van Zuidwest en Utrecht steeds ouder worden en dat bij het verder uitwerken van de ontwerpen hier meer rekening moet worden gehouden, bijvoorbeeld bij het afstellen van de verkeerslichten of bij het inrichten van overstappen bij knooppunten waar meerdere vervoersvormen op elkaar aansluiten.</p>	<p><i>Dit is een terecht punt., maar vooral voor de projectinvulling. De gemeente doet dit door toepassing van dwe werkmethode van Agenda 22 bij alle relevante projecten. Agenda 22 is erop gericht dat iedereen kan deelnemen aan de samenleving, dus ook aan het verkeer.</i></p>

			Participatie bij uitwerking & uitvoering	De uitvoering van het grootste gedeelte van deze plannen zal van grote invloed zijn de belevingswereld van de wijkbewoners van Zuidwest. Het is daarom zeer belangrijk dat er echte dialogen met de bewoners gaan plaatsvinden bij de verdere uitwerking en uitvoering van deze projecten. Bij de gebruikelijke participatie en inspraakprocedures moet worden voorkomen dat deze bijeenkomsten leiden tot een geforceerd samenzijn tussen bewoners en gemeente.	<i>Zie de antwoordbrief. Verder is één van de uitgangspunten van UAB dat er sprake is van echte dialoog en niet alleen informeren enr eageren (onderdeel van het centraal stellen van de gebruiker).</i>
			Participatie bij uitwerking & uitvoering	De wijkraad roept daarom het college en de professionals dan ook om naast de wijkbewoners en/of bewonersgroepen te gaan staan en samen met hen de verdere plannen te ontwikkelen. Dit geldt bijvoorbeeld bij de verdere ontwikkeling van het Ringpark Dichterswijk initiatief, de Croeselaan en Van Zijstweg.	<i>Zie hierboven, plus de opmerking eerder over het betrekken van de verkeersdeelnemer.</i>
			Digitale consultatie	De gemeente Utrecht heeft al een eerste goede stap gezet in deze richting door een interactieve kaart op Utrecht.nl te zetten en bewoners te vragen deze kaart in te vullen. De gemeente Utrecht kan in de ogen van de wijkraad Zuidwest zich nog wel extra inspannen om de bewoners van Utrecht en Zuidwest over deze kaart te informeren om zo nog meer informatie bij bewoners op te halen.	<i>Zie antwoordbrief.</i>

Wijkraad Zuid

Binnengekomen via:

mail d.d. 19 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor wijkraad?
	Poort Rotsoord: Vaartsche Rijn	4.1	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid station Vaartsche Rijn: In de gebiedsagenda wordt gesproken over het nieuwe station Vaartsche Rijn. Graag adviseert de Wijkraad om meer dan gemiddelde aandacht te besteden aan de openbaarvervoersverbindingen van en naar dit station. Afgelopen jaar is het OV-aanbod binnen de wijk Hoograven en naar de wijk Lunetten verslechterd, doordat er geen directe route van Hoograven Zuid naar het station Vaartsche Rijn wordt geboden.	<i>Het voldoende aanhaken van buslijnen op station Vaartsche Rijn is voor ons een belangrijk aandachtspunt in toekomstige lijnvoering, omdat dit ook Utrecht CS kan ontlasten. Wel zijn we daarbij afhankelijk van het vervoerbedrijf en de provincie. Verder willen we in de gebiedsagenda in het project Poort Vaartsche Rijn bij het station een voorplein creëren met voldoende ruimte voor bussen om te halteren. Dit is ruimtelijk en financieel nog wel een uitdaging.</i>
		4.1	Fietsroute Vaartsche Rijn - De Trip	U stelt dat vanaf 2018 gewerkt wordt aan een definitieve herinrichting van de Vondellaan. De fietsroute Oosterkade en Westerkade worden vooruitlopend al wel heringericht. De wijkraad adviseert dat ook te doen voor de route Vaarsche Rijn – De Trip, omdat De Trip ook al in 2016 gereed is.	<i>Wij hebben dit als apart onderdeel van het project toegevoegd en hoge prioriteit gegeven (onder de noemer Openbare ruimte Rotsoord). Budget moet nog wel worden gevonden.</i>

	Transformatie 't Goylaan	4.5	Verkeers-veiligheid	De wijkraad kan zich zeer goed vinden in de ambitie om 't Goylaan te versmallen van 2x2 naar 2x1 rijstroken. Ons inzien komt dit de oversteekbaarheid en daardoor de verkeersveiligheid zeer ten goede. Bovendien zorgt de maatregel ervoor dat de Goylaan niet langer werkt als een barrière tussen Hoograven Noord en Hoograven Zuid.	<i>Wij zijn blij te horen dat de wijkraad deze visie deelt.</i>
	Fiets		Fietsroutes en fietsparkeren Hoograven Zuidoost	Diverse woongebouwen in Hoograven Zuid worden momenteel gerenoveerd. De buurt wordt hierdoor aantrekkelijker. Wat opvalt, is dat de kwaliteit van de fietsroutes van en naar deze buurt onvoldoende is. Een project wat hier onmiddellijk een verbetering in kan brengen is het verbeteren van het fietspad in het Camminghaplantsoen. Nu nog stopt het fietspad in zuidelijke richting nadat de Brede School is gepasseerd. Hier spitst het fietspad zich op in twee voetpaden: één in zuidelijke richting en één in oostelijke richting. Verder zijn er geen tot onvoldoende parkeervoorzieningen voor fietsen.	<i>Met de herinrichting van 't Goylaan wordt Hoograven-Zuid voor fietsers al beter. Daarnaast lopen drie hoofdfietsroutes door de buurt. De door u voorgestelde verbeteringen passen heel goed bij het verder stimuleren van de fiets als hoofdvervoerwijze in Utrecht en ondersteunen wij dus op zich van harte. Alleen: deze routes vallen buiten het hoofdnet. Daardoor zullen verbeteringen (financieel) vooral mee moeten liften met andere projecten (bijvoorbeeld onderhoud) in de betreffende straten. Voor fietsparkeervoorzieningen in de buurt kunnen mensen overigens een aanvraag indienen bij het wijkbureau, zie het Digitale loket van de gemeente: https://pki.utrecht.nl/Loket/prodcat/products/getProductDetailsAction.do?id=937 .</i>
	Ontsluiting Lunetten		Alternatieve uitvalsweg	Bewoners van de sub-wijk Lunetten zijn op dit moment aangewezen op de Lunettenbaan om de wijk in of uit te komen. Vooral voor de inwoners van Lunetten zou het fijn zijn dat er een alternatief wordt geboden. Het openstellen van de busbaan Brennerbaan-Amethistweg kan een optie zijn, alhoewel wij veronderstellen dat hier nu niet voor gekozen wordt vanwege het aantrekken van sluipverkeer. Toch denkt de Wijkraad dat de gemeente de mogelijkheid moet onderzoeken om automobilisten wonend in Lunetten gebruik te laten maken van de busbaan Brennerbaan-Amethistweg. Technologische middelen zoals kentekenherkenning of een passysteem kan hierbij uitkomst bieden.	<i>Wij vinden openstellen van de Brennerbaan voor autoverkeer geen goed idee. Inderdaad vanwege sluipverkeer, maar ook omdat openstellen waarschijnlijk vooral autoverplaatsingen binnen de stad oproept en mogelijk negatieve effecten voor het OV heeft. Een ontheffingssysteem puur voor bewoners van Lunetten is om dezelfde redenen niet gewenst. De busbaan kan bij calamiteiten overigens altijd tijdelijk worden opgesteld.</i>

Wijkraad LR

Binnengekomen via:

Mail d.d. 23 maart

Nr	Thema / project	par.	Onderwerp	Vraag/ Opmerking	Antwoord voor wijkraad?
	Leidsche Rijn Centrum	2.1, 4.1	Prioritering	Veel van de genoemde projecten hebben betrekking op Leidsche Rijn Centrum, en daarom nog niet echt grijpbaar voor ons. Dat maakt het inhoudelijk reageren op die projecten ook lastig. De omgeving is immers nog volop in ontwikkeling. Daarnaast is het ook nog steeds niet helemaal duidelijk hoe Leidsche Rijn Centrum wordt ontwikkeld: gaat dit er helemaal volgens de plannen komen, of worden er toch nog wijzigingen aangebracht. Deze twijfel is nu niet meegenomen in de gebiedsagenda. Wij kunnen ons voorstellen dat er in de gebiedsagenda wordt opgenomen aan welke zaken absoluut doorgang moeten krijgen en waarop niet beknibbeld mag worden, ook al zou Leidsche Rijn Centrum toch in een kleinere vorm worden uitgevoerd.	<i>Wij begrijpen dat de punten voor Leidsche Rijn Centrum minder grijpbaar zijn. De nu genoemde punten zien wij als de punten die wat ons betreft vanuit mobiliteitsperspectief in ieder geval nodig zijn, ook bij een kleinere ontwikkeling van LR Centrum. Dit hebben we nu beter weergegeven in de tekst. Het zijn ook zaken voor de doorgaande stromen en bereikbaarheid van omliggende gebieden, die niet afhangen van de omvang van de ontwikkeling van LR Centrum.</i>
	Verbinding LR met oude stad	2.2	Randvoor-waarden	Terecht wordt er gesteld dat de verbinding tussen Leidsche Rijn en de oude stad belangrijk is. In de gebiedsagenda mag wat ons betreft komen te staan wat absoluut randvoorwaardelijk is om deze verbinding goed te laten zijn.	<i>In H3 hebben wij hiervoor nu enige tekst toegevoegd.</i>
	Verbinding LR met oude stad	2.2		De verbinding naar de stad is voor ons een belangrijke. En dat betekent dat de routes naar bruggen heel belangrijk zijn, zowel aan de kant van Leidsche Rijn als aan de oude stad kant. Rechtstreekse, snelle en sociaal veilige verbindingen zijn wat ons betreft een must. Dit mag wat ons betreft nog nadrukkelijker in de plannen terugkomen.	<i>Wij delen dit van harte. We hebben dit op een aantal punten nu duidelijker aangegeven.</i>
	Verkeersveiligheid		Kruisingen	Op dit moment zien we in Leidsche Rijn op verschillende plekken onveilige kruispunten tussen langzaam en snel verkeer. Wij zien de aanpak en voorkoming van deze punten graag terug in de gebiedsagenda.	<i>In H3 hebben we het onveiligheidsaspect een aantal keer genoemd, dit hebben we nog verduidelijkt. Aanpak van de verkeersonveiligheidsopgaven in LR loopt verder niet via de projecten in de gebiedsagenda, maar via het programma Verkeersveiligheid. In het lopende programma én het nieuwe Actieplan Verkeersveiligheid. zijn verschillende locaties in LR opgenomen.</i>

	Station Leidsche Rijn	4.1	Bereikbaarheid fiets	Op pagina 11 benoemen jullie dat de overstap tussen bus, P+R en trein op Leidsche Rijn Centrum goed moet zijn. Graag zien wij dat hier ook de fiets wordt toegevoegd. Op hun weg naar het station moeten mensen hun eigen fiets goed en veilig kwijt kunnen. Maar ook op de route vanaf het station moet de overstap op de fiets geborgd zijn, dus zorg voor voldoende OV-fiets.	<i>We hebben de fiets toegevoegd aan de tekst. OV-fietsen zijn reeds aanwezig op dit station. Hoeveel fietsen hier staan, hebben wij niet in de hand; het bedrijf OV-fiets bepaalt dit zelf op basis van verwachte vraag. Door onze investeringen in het omliggende fietsnet verwachten wij echter dat de vraag zal stijgen en dat OV-fiets vervolgens meer OV-fietsen zal willen aanbieden.</i>
	Fiets-parkeren	4.1		Ook op pagina 11 wordt benoemd dat er nog gezocht moet worden naar plekken voor fietsparkeren. Wij vragen ons af hoe dit kan. In zo'n groot plan moet fietsparkeren toch gewoon goed geborgd zijn? Voor ons is het heel gek dat dit in deze gebiedsagenda moet worden meegenomen.	<i>Wij begrijpen uw verbazing hierover. Bij de invulling van de plannen voor LR Centrum blijkt het echter tóch lastig om hiervoor op logische plekken voldoende ruimte te creëren, zonder dat dit ten koste gaat van veel verhuurbare commerciële ruimte, of zonder dat dit in de openbare ruimte problemen geeft. Er wordt nog hard gezocht naar goede plekken. Omdat dit nog niet geregeld is, maar voor UAB wel cruciaal is, vonden wij het verstandig deze opgave expliciet te benoemen.</i>
	Fietsverkeer	4.1		Daarnaast zien we op pagina 11 dat veel fietsverkeer door het hart van het centrum zal gaan. Wij vragen ons af in hoeverre de alternatieven zoals de Vleutensebaan een echt alternatief is, en we niet op termijn met dezelfde situatie zitten als in de oude stad, waar al het verkeer langs Vredenburg rijdt.	<i>Er loopt inderdaad een goede fietsroute door het centrum, dit is ook bedoeld om bezoekers van het centrum zo veel mogelijk te verleiden met de fiets te komen. Wij verwachten echter geen toestanden zoals op Vredenburg. Ten eerste is hier meer ruimte om het goed te organiseren. Ten tweede zijn de alternatieven buiten het centrum direct beschikbaar en ook beter dan de alternatieven in de historische binnenstad.</i>