

# Lombokplein

Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg

september 2020



Reactienota PvE/FO



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

# Colofon

## **In opdracht van**

College van B&W

## **Internet**

[www.utrecht.nl/lombokplein](http://www.utrecht.nl/lombokplein)

## **Informatie**

Ontwikkelorganisatie Ruimte  
Projectmanagement Ruimte

[lombokplein@utrecht.nl](mailto:lombokplein@utrecht.nl)

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Context.....	4
1.2	Participatieproces .....	4
1.3	Samenvatting reacties .....	4
1.4	Wijzigingen ten opzichte van het concept PvE/FO.....	5
1.5	Vervolgstappen.....	6
1.6	Leeswijzer .....	6
2	Beantwoording reacties .....	7
2.1	Algemeen.....	7
2.2	Autoverkeer en bereikbaarheid .....	9
2.3	Gebruik en beheer openbare ruimte.....	22
2.4	Graadt van Roggenweg.....	24
2.5	Groen .....	30
2.6	Kruising fietsroute Leidseweg met stadsstraat .....	33
2.7	Langzaam verkeer .....	37
2.8	Leidse Rijn .....	50
2.9	Leidseweg.....	57
2.10	Openbaar Vervoer .....	60
2.11	Vleutenseweg .....	62
2.12	Wonen en voorzieningen .....	68

# 1 Inleiding

## 1.1 Context

Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein betreft de herstructurering van het Westplein, de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg. Het is een integraal plan waarin de randvoorwaarden, eisen en uitgangspunten voor de gewenste ontwikkeling van het project zijn vastgelegd. Het westelijk deel van het stationsgebied wordt onderdeel van het centrum, een uitbreiding van de binnenstad. Dit nieuwe deel van het centrum wordt een toonbeeld van een gezonde, duurzame en levendige stad waar voor iedereen plaats is om te wonen, werken en verblijven. Belangrijk is dat het plangebied naadloos verbonden is met de stad als totaal. En ook dat Lombok weer goed wordt verbonden met de omliggende buurten. Om deze belofte waar te maken zijn forse ruimtelijke ingrepen noodzakelijk. De Leidse Rijn wordt hersteld, bevaarbaar gemaakt en voorzien van drie nieuwe bruggen. De fietsroute langs het water wordt doorgetrokken. De Graadt van Roggenweg wordt verlegd om het NH Hotel heen en samen met het Westplein omgevormd tot een gewone stadsstraat. En ook de realisatie van circa 350 woningen en voorzieningen is onderdeel van het project.

## 1.2 Participatieproces

Het concept PvE/FO is opgesteld met input van omwonenden en andere belanghebbenden. Het concept IPvE/FO heeft van 29 mei tot en met 5 juli 2020 ter inzage gelegen. Een samenvatting van het PvE/FO is in een korte film en een beknopte folder op de website toegelicht. Vanwege de corona pandemie zijn er geen fysieke bijeenkomsten geweest tijdens de reactietermijn. Circa 60 bewoners, ondernemers en belangenorganisaties hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om tijdens de reactieperiode op de plannen te reageren. Alle reacties zijn, voorzien van een antwoord, opgenomen in deze reactienota.

## 1.3 Samenvatting reacties

In totaal zijn 63 reacties ingezonden via het reactieformulier op de website of via de mail. Sommige reacties gaan over meerdere onderwerpen van het plan.

- Er zijn circa 14 reacties ingediend met betrekking tot autoverkeer en bereikbaarheid, waarvan 5 positief over de stadsstraat met 2x1 rijstrook en het reduceren van het aantal auto's tot 15.000 per dag. Drie indieners vinden deze ambities eigenlijk nog te laag. De overige reacties betreffen zorgen over verslechtering van de bereikbaarheid.

- Er zijn circa 6 reacties ingediend met zorgen over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Er is een wens geuit om de semi openbare tuinen geheel openbaar te maken. En er zijn zorgen gedeeld om de uitstraling van de entree van Lombok door onder andere de daar gesitueerde afvalcontainers.
- Circa 6 bewoners van de Graadt van Roggenweg en omgeving hebben een reactie ingediend. Men maakt zich zorgen dat de ventweg verdwijnt en daarmee de bereikbaarheid van de woningen slechter wordt. Men is het niet eens dat er minder parkeerplekken terug komen en men vreest dat er te weinig afvalcontainers zijn ingepast. Terecht is opgemerkt dat bestaande fietsklemmen bij tramhalte en portieken niet zijn ingepast.
- Van de circa 6 reacties met betrekking tot groen is een deel positief over het aandeel groen in het plan en het vergroenen van de oevers van de Leidse Rijn. Een deel vraagt zich af of het wel echt zo groen gaat worden en of er niet teveel druk op het groen wordt gelegd door andere functies.
- Er zijn 5 reacties binnengekomen over de kruising tussen de fietsroute en de stadsstraat, 3 reacties zijn voor een ongelijkvloerse kruising en en 2 voor een gelijkvloerse kruising. Er is een idee geopperd om de hoeveelheid fiets infra van de ongelijkvloerse variant, gelijkvloers in te passen, zodat er geen onderdoorgang nodig is.
- Er wordt in 2 reacties aandacht gevestigd op de noodzaak van het inzetten op alternatieve fietsroutes om de binnenstad heen en in 1 reactie wordt gepleit voor een verbreding van de fietspaden.
- In 1 reactie wordt gepleit voor meer ongeregelde fietsoversteken, terwijl een andere reactie dit onwenselijk vindt.
- Met betrekking tot het doortrekken van de Leidse Rijn zijn 9 reacties ingediend. Men maakt zich zorgen over de veiligheid op het water, (geluids)overlast en dergelijke als gevolg van de toenemende vaarbewegingen. Daartegenover is er ook een reactie van een bewoner die juist pleit voor meer aanlegplekken.
- Er zijn 5 reacties over de Leidseweg; men is het met name niet eens met het omdraaien van de rijrichting (in relatie tot inparkeren) en het kaartje met rijrichtingen blijkt onduidelijk.
- In 2 reacties worden zorgen geuit over de doorstroming van de bussen op de Graadt van Roggenweg.
- 15 bewoners van de Vleutenseweg hebben een reactie ingediend. Zij maken zich zorgen over de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Vleutenseweg en hebben verzoek ingediend om de Vleutenseweg ook 30 km te maken.

#### 1.4 Wijzigingen ten opzichte van het concept PvE/FO

Een aantal reacties op het concept PvE/FO hebben geleid tot aanpassingen. Deze aanpassing worden verwerkt in het definitieve PvE/FO.

- Op pagina 25 staat dat bestaande structuren worden aangesloten op de nieuwe routes, zodat een fijnmazig en herkenbaar netwerk ontstaat. Dit geldt ook voor de Cremerstraat; derhalve is de Cremerstraat toegevoegd aan de opsomming.
- De afvalcontainers die op de hoek Leidsekade/Damstraat zijn gesitueerd zijn verplaatst naar een andere locatie in de Verlengde Damstraat. Dit is aangepast op pagina 37 en 123 en in de FO plankaart.
- Het kaartje met langzaamverkeer routes door het gebied op pagina 38 is verduidelijkt, zodat de verschillende voetgangersroutes beter inzichtelijk zijn.
- Op het kaartje op pagina 39 is de Croeselaan ten onrechte niet aangeduid als 'Combinatie fiets-auto' tot aan de entree voor autoverkeer van de kantoren. Dit is aangepast.
- Op pagina 39 is de norm voor de breedte van fietspaden duidelijker opgenomen op basis van te verwachten intensiteiten.
- Het kaartje met rijrichtingen van autoverkeer op pagina 40 is aangepast, er zat een fout in ter hoogte van de Leidseweg.
- Op pagina 41 is toegevoegd dat verkeersveiligheid een criterium is bij de beoordeling van de afweging om taxi's wel of niet toe te staan in de Leidseveertunnel.
- Op pagina 41 is de verwijzing naar het 'Technisch programma van eisen Tramvervoersysteem\_21 Dec 2017' toegevoegd.
- Op pagina 45 is een verwijzing opgenomen naar de op te stellen Watervisie. Deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin onderwerpen zoals het ligplaatsenbeleid, de doorvaarttijden, roeien, zwemmen, handhaving op het water een plek krijgen.
- Op pagina 54 is toegevoegd dat de vlaggen, of een alternatief, worden ingepast in het ontwerp in overleg met de winkeliersvereniging Lombok.
- Op pagina 56 is toegevoegd dat er geen groenvoorzieningen op particulier terrein gerealiseerd worden zonder overleg en toestemming van betrokken eigenaren.
- Op pagina's 57, 59, 112 en 114 en op de FO plankaart is toegevoegd dat de huidige fietsklemmen op de Graadt van Roggenweg bij de tramhalte en portieken worden ingepast.

- Op pagina 85 staan op de tekening de huidige en toekomstige bruggen. De rijrichting op de huidige bruggen is niet correct weergegeven; dit is aangepast.
- Op pagina 86 staat de doorvaarthoogte van bruggen genoemd. Hieraan is toegevoegd dat dit van toepassing is bij een waterpeil NAP +0,60 meter. Ook zijn de doorvaarthoogtes opgenomen in het profielenboek.
- Op pagina 105 wordt explicieter vermeld dat aan de zijde van Lombok, bij het Lombokpark, een voorziening kan komen om kleine bootjes, zoals kano's, aan te meren en in en uit het water te halen.
- Op pagina 106 is toegevoegd dat wanneer bij de uitwerking blijkt dat er minder ruimte nodig is voor de constructie van de keerwand in de Van Sijpesteijntunnel, dit ten goede kan komen aan het fietspad en/of voetpad.
- Op pagina's 114, 116 en 119 zijn de argumenten waarom wordt afgeweken van de uitgangspunten voor de breedte van fietspaden explicieter toegelicht.
- Naar aanleiding van een inspraakreactie over de kruising tussen de fietsroute Leidseweg en de stadsstraat hebben we twee andere varianten van de gelijkvloerse kruising uitgewerkt en laten simuleren. De resultaten zijn toegevoegd in Bijlage 6a van het definitieve PvE/FO.

Daarnaast worden de volgende ambtelijke wijzigingen meegenomen in de definitieve versie.

- De planning van de besluitvorming over de Parkeervisie vindt plaats eind 2020 ipv medio 2020; dit is aangepast op pagina 29.
- De tekst over de verkeersstudie Noordwest op pagina 30 is geactualiseerd.
- De tekst over afvalinzameling op pagina 37 is geactualiseerd. Het gebruik van perscontainers leidt tot andere aantallen.
- Op pagina 116 stond de breedte van de fietspaden langs de Kanonstraat niet correct vermeld, dit is 3,5 meter ipv 4 meter.
- Op pagina 86 is toegevoegd dat het huidige kunstwerk 'Het Verkeer', dat nu op de kop van de Leidse Rijn staat, weer wordt ingepast in de omgeving van de Damstraatbrug.
- De planning in paragraaf 10.2 is geactualiseerd.
- In de simulaties bij het concept FO voor de analyse van de doorstroming van fietsverkeer werd nog uitgegaan van een 1 richtingenfietspad langs de Kanonstraat. Dit fietspad is na het uitvoeren van de simulaties nog vervangen door een tweerichtingen fietspad. Ten behoeve van het definitieve PvE/FO zijn de simulaties

geactualiseerd. Ook zijn simulaties uitgevoerd met een groei van het fietsverkeer van 20%. In Bijlage 6a zijn de resultaten opgenomen.

- De rijbaanbreedte op de Damstraatbrug is van 4,50 meter naar 4,10 meter aangepast in afstemming met de rijbaanbreedte in de plannen voor de Damstraat-zuid, als onderdeel van het project Herinrichting Kanaalstraat – Damstraat. Dit is aangepast in het Profielenboek.

Ook hebben een aantal indieners gevraagd om nader onderzoek of afstemming. In de volgende fase van planontwikkeling (VO fase), worden deze punten opgepakt:

- Het verkeersontwerp van de aansluiting van de parkeerterreinen van Hojel CityCentre op de Croeselaan en op de Graadt van Roggenweg wordt in samenwerking met de eigenaren/huurders verder uitgewerkt.
- Bij de verdere uitwerking wordt de voorrangssituatie van de fietsroute vanaf de Graadt van Roggenweg naar het Beurskwartier ten opzichte van het kruisende verkeer nogmaals beschouwd.
- In de vervolgfase wordt de mogelijkheid van medegebruik van parkeerplaatsen in de omgeving verder onderzocht. Ook onderzoeken we in de volgende fase de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen aan te leggen.
- We onderzoeken de mogelijkheid van het reduceren van het aantal rijstroken in de Daalsetunnel.
- De vlaggen van winkeliersvereniging Lombok (of een alternatief) worden in overleg met de winkeliersvereniging ingepast in het ontwerp.
- In de VO-fase (of daarna) wordt de dan aanwezige parkeerdruk op de Graadt van Roggenweg door bewoners bekeken en gecheckt aan de uitgangspunten.
- De precieze invulling van de groene stroken op het trottoir van de Graadt van Roggenweg wordt in de volgende fase uitgewerkt. Bewoners worden hierbij betrokken.
- De exacte locatie van de containers langs de Graadt van Roggenweg kan in de volgende fase in afstemming met bewoners worden geoptimaliseerd.
- Bij het verder uitwerken van de oversteek voor voetgangers over de Van Sijpesteijnkade ter hoogte van de Sijpesteijnbrug wordt onderzocht om een oversteek-voorziening in te passen.
- Bij het verder uitwerken van de openbare ruimte wordt onderzocht of de breedte van de fietspaden geoptimaliseerd kan worden.
- De noodzaak van een snelheidsremmende constructie ten oosten van de Muntbrug in de Leidse Rijn wordt onderzocht in afstemming met het gebruikers overleg MWK.

- In de volgende fase maken we een uitgewerkt ontwerp van de inrichting ter plekke van de Nieuwe Hagelstraat, waarbij we aandacht besteden aan het comfort.
- Met de Provincie is al tijdens het opstellen van het PvE/FO afgesproken dat in een volgende planfase samen onderzocht wordt op welke wijze de (stads)bussen zo snel mogelijk door het laatste stuk van de Graadt van Roggenweg kunnen bewegen, welke type bomen langs de trambaan geplaatst kunnen worden en dat de kruising van de HOV baan bij Park Plaza gezamenlijk wordt uitgewerkt.

### 1.5 Vervolgstappen

Deze reactienota wordt samen met het definitieve PvE/FO aangeboden aan de gemeenteraad. Het definitieve PvE/FO is het kader voor het op te stellen bestemmingsplan. Voordat het bestemmingsplan in procedure gebracht kan worden zal de economische uitvoerbaarheid aangetoond moeten zijn. Op dit moment is de dekking van het project nog niet volledig geregeld. Dus de hier beschreven planning is onder voorbehoud.

Tegelijk met het opstellen van het bestemmingsplan – in 2021 – worden de plannen voor de herinrichting van de wegen en openbare ruimte verder uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp. Gedurende dit ontwerpproces worden belanghebbenden weer betrokken.

### 1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze reactienota zijn alle reacties genummerd en gesorteerd per onderwerp en/of deelgebied, waarbij reacties in sommige gevallen uitgesplitst zijn over verschillende onderwerpen.

Onderwerpen/deelgebieden (in alfabetische volgorde):

- Algemeen
- Autoverkeer en bereikbaarheid
- Gebruik en beheer openbare ruimte
- Graadt van Roggenweg
- Groen
- Kruising fietsroute Leidseweg met stadsstraat
- Langzaam verkeer
- Leidse Rijn
- Leidseweg
- Openbaar Vervoer
- Vleutenseweg
- Wonen en voorzieningen

In de eerste kolom staan de nummers van de binnengekomen reacties. In de tweede kolom staan de ingediende reacties. In de derde kolom staat de gemeentelijke beantwoording op de reacties.

## 2 Beantwoording reacties

### 2.1 Algemeen

Reactie belangstellenden op concept PvE/FO	Antwoord
4 Super plan! Ben benieuwd of jullie het kunnen: - Praten is leuk - Dromen is leuk. - Doen niet.	Dank voor uw reactie.
7 Als inwoner van Lombok ben ik heel blij met deze plannen. Ik denk dat ze een grote verbetering van de openbare ruimte en van de leefbaarheid in de wijk tot gevolg hebben.	Dank voor uw positieve reactie.
8 Hoewel ik geen direct belanghebbende meer ben, volg ik de ontwikkelingen rondom Lombokplein vanuit interesse. Bij het doornemen van de recent gepubliceerde documentatie, valt mij op hoe helder de veranderingen zijn weergegeven en gecommuniceerd. Een compliment lijkt me daarom op zijn plek! Succes met de verdere uitwerking en verwerken van de ongetwijfeld vele (kritische) reacties.	Dank voor uw positieve reactie.
9 Verder vind ik het een mooi en creatief plan, en ik kijk uit naar de ontwerpen van de nog te bebouwen bouwblokken, hopelijk worden daar mooie blokken gerealiseerd!	Dank voor uw positieve reactie.
25 Oké en welke voor het volk onzichtbare aanpassingen gaan jullie in het gebied toebrengen? We weten natuurlijk ook wel dat in een tijd als deze elke beweging van elke persoon en voertuig gevolgd moet worden dus welke software matige aanpassingen gaan jullie verrichten in her gebied?	Er is geen sprake van software matige aanpassingen, privacy staat hoog in vaandel bij de gemeente Utrecht. Uitzonderingen zijn de verkeerslichten, met de verkeerslichten kan het aantal passerende voertuigen anoniem worden gemeten, dus geen opslag van kentekens.
37 Ziet er goed uit! Ik kijk ernaar uit.	Dank voor uw positieve reactie.
56 1. In de bijlage zit een mooi cultuurhistorisch overzicht van het Westplein en omgeving. Maar de recente geschiedenis die vooraf gaat aan dit IPVE/FO komt er bekaaid af, De co-creatie van de kop van Lombok en in vervolg de co-creatie van de Ontwikkelingsvisie Lombokplein en omgeving worden niet of nauwelijks genoemd. Dit heeft de nodige gevolgen, want	De begrippen 'Herstellen, Verbinden en Betekenis geven' uit het Masterplan Stationsgebied en de vertaling hiervan in de Ontwikkelingsvisie zijn ook van toepassing op het project Lombokplein. De Leidse Rijn wordt herstelt. Nadruk op verbinding tussen Lombok en het oude en nieuwe centrum is nog steeds ambitie. Denk hierbij aan de Leidseweg en het

allerlei gemeenschappelijke uitgangspunten en inzichten uit de Ontwikkelingsvisie lijken vergeten en zijn niet meer terug te vinden in het IPVE/FO. De Ontwikkelingsvisie legde bijvoorbeeld veel nadruk op de verbinding tussen Lombok en het oude en nieuwe centrum voor voetgangers en fietsers en beschreef het gewenste Lombokse karakter en de gewenste activiteiten op het Lombokplein.

doortrekken van de groene oever aan de noordzijde. Door het introduceren van een drietal bruggen wordt verbinding met de omgeving gemaakt. De barrièrewerking wordt door de introductie van de stadsstraat (30 km/u) aanzienlijk verminderd.

Qua bouwhoogtes (zes bouwlagen) wordt aangesloten op de bestaande bouwblokken Buenos Aires en Los Angeles. Deze 'stedelijke basishoogte' zorgt voor een geleidelijke overgang tussen het kleinschalige Lombok en het grootschalige stationsgebied. Een woontoren aan de Leidse Rijn introduceert deze geleidelijke opbouw naar de hoogbouw aan de Van Sijpesteijnkade.

De hoeken van het Parkblok worden, minimaal over de eerste twee bouwlagen, afgeschuind. Dit zorgt voor een relatie met het bestaande Lombokse karakter waar de bebouwingen op straathoeken zijn afgeschuind.

Het Lombokpark vormt een groene ruimte aan de Leidse Rijn die een nieuwe betekenis aan de plek kan geven. In het Lombokpark komt een horecapaviljoen. In de plinten van de bebouwing is ruimte voor functies die passen bij Lombok en de verruimde binnenstad.

56 18. Er zijn nog veel bouw elementen bewaard van het art déco gebouw De Utrecht. Het zou mooi zijn als in een markant gebouw op het Lombokplein gebruik wordt gemaakt van die bouwelementen.

18. Het eventueel opnemen van bouwelementen lijkt ons gezien de relatie met het hier aanwezige Lombokse karakter hier niet op zijn plaats. Enkele elementen van De Utrecht zijn opgenomen in de gevel van Hoog Catharijne en zijn hier (gezien de locatie) beter op zijn plaats: <https://www.duic.nl/algemeen/draken-van-3000-kilo-van-historisch-gebouw-de-utrecht-boven-ingang-hoog-catharijne/>

19. Het zou ook mooi zijn als in het gebied op één of andere manier nog wordt verwezen naar de kazernes die er in het verleden geweest zijn. Niet zozeer om naar oorlog en geweld te verwijzen maar naar verdraagzaamheid en dialoog.

19. De verwijzing naar het verleden kan eventueel terugkomen in de naamgeving van de straten, denk hierbij aan de Kanonstraat of de naamgeving van de toekomstige brug (die er vroeger ook was): de Artilleriebrug. Het is aan de commissie straatnaamgeving om hier in te adviseren.

20. Het Lombokplein/-park is een mooie plek voor een monument ter herinnering van de slavernij en het koloniaal verleden.

20. Het parkontwerp wordt in een later planstadium met betrokkenen uit de omgeving uitgewerkt. Op dit moment worden alleen de randvoorwaarden vastgelegd waaraan het parkontwerp moet voldoen. Inbreng met betrekking tot een monument in het park is ter zijner tijd mogelijk.



<p>57 Er is inmiddels veel naar wens in de voorliggende conceptplannen, het programma van eisen en het functioneel ontwerp voor het toekomstige Lombokplein en omgeving: een stadsstraat met 2x1 rijbaan en 30 km; meer groen en verblijfskwaliteit; kleinschalige gemengde functies en ook gemengd wonen; een lage parkeernorm en bewoners aantrekken die de auto kunnen / willen missen; een bevaarbare Leidse Rijn die aansluit op de inmiddels herstelde singel; bouwhoogtes van 4 - 6 hoog + zorgvuldige inpassing van een 'woontoren' bij het NH-hotel. Hierover zijn we enthousiast en ook vol vertrouwen.</p> <p>Wel hebben we enkele zorg- en aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- worden groen &amp; water ecologisch verbonden met Beurskwartier, Daalsepark, Smakkelaarsveld? (en blijft het groen ook in de toekomst openbaar?)</li> <li>- hoe te komen tot een passend beheer van de openbare ruimte, het water en ook de plinten?</li> <li>- hoe houden / maken we tempo in de besluitvorming en vooral ook bij de komende uitvoering?</li> <li>- (hoe) worden de benodigde financiën tijdig en afdoende geregeld?</li> <li>- pm1: een passende plek voor de reeds aanwezige kunstproject 'Lombokplein/park-bank'</li> <li>- pm2: is de hoogte van de bruggen en de vaarbreedte in de Sijpesteijntunnel voldoende?</li> </ul>	<p>Goed om te lezen dat u over veel aspecten van het plan positief bent. Met betrekking tot uw zorg- en aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Groen en water wordt verbonden en het groen blijft ook in de toekomst openbaar.</li> <li>- Het beheer van openbare ruimte en water wordt na realisatie overgedragen aan de betreffende uitvoeringsorganisatie van de gemeente met behulp van een beheerplan. Over de plinten worden afspraken gemaakt met de toekomstige eigenaren in anterieure overeenkomsten.</li> <li>- Het project is een complex project met veel impact, ook tijdens de uitvoering. In het nog op te stellen BLVC plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) ten behoeve van de periode van uitvoering wordt de planning ook als aandachtspunt meegenomen.</li> <li>- Er is meerjarige dekking beschikbaar, maar dit sluit in de tijd nog niet aan op de beoogde start van uitvoering en looptijd van het project. Om daadwerkelijk te kunnen starten met realisatie van het project moet de financiële dekking hiervan rond zijn. Voorstellen voor (extra) dekking en de benodigde voorfinancieringsopgave zullen bij de Voorjaarsnota onderdeel zijn van de integrale afweging.</li> <li>- Tijdens de ontwerp fase van het Lombokpark, dat samen met omwonenden wordt doorlopen, wordt de inpassing van het reeds aanwezige kunstproject Lombokplein-bank meegenomen.</li> <li>- De hoogte van de bruggen en de vaarbreedte in de Sijpesteijntunnel zijn voldoende voor het beoogde gebruik.</li> </ul>
---	---

## 2.2 Autoverkeer en bereikbaarheid

### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

### Antwoord

<p>3 Mooie plannen! Heerlijk meer groen. Ik hoop dat er door de 30 km route meer ruimte op de weg komt voor bewoners van Pijlsweerd zoals wij. Bestemmingsverkeer dus. En een bepaald publiek zal verdwijnen. De rondrijders.</p>	<p>Met de plannen zal er minder autoverkeer dan nu rijden. In de huidige situatie rijden er circa 21.000 auto's per dag, in de toekomst willen we naar maximaal 15.000 auto's per dag. Het gaat hierbij om alleen nog bestemmingsverkeer mogelijk te maken en het doorgaande autoverkeer te weren. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. Belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement en maatregelen zoals een knip voor autoverkeer op de Catharijnesingel en een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat, op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal kan worden bereikt op termijn. Uiteindelijk profiteren de bewoners van Pijlsweerd daar van mee.</p>
---	---

- |   |   |
|---|---|
| <p>9 De huidige asfaltvlakte is totaal misplaatst in de stad en ik ben dus ook positief over de gepresenteerde plannen. Een tunnel zou beter zijn geweest en ik vind het erg vreemd dat er enorme aantallen parkeerplaatsen in garages worden gerealiseerd in de binnenstad, om vervolgens het autoverkeer zo veel mogelijk te knijpen en bemoeilijken. Maar dat is inmiddels een gepasseerd station.</p> | <p>De tunnel onder het Westplein is geschrapt met het vaststellen van de Toekomstvisie Utrecht Centrum in 2015. We snappen dat het realiseren van parkeerplaatsen in de binnenstad en het knijpen van de verkeersstromen tegenstrijdig lijkt. Echter we vinden dat dit gebied bij het centrum hoort, een uitbreiding van de binnenstad. Belangrijk is dat het plangebied verbonden is met de stad als totaal. En ook dat Lombok weer goed wordt verbonden met de omliggende buurten. Dit wordt bereikt door doorgaande routes voor voetgangers en fietsers met elkaar te verbinden, maar bijvoorbeeld ook het water van de Leidse Rijn te verbinden met de singel. Aan de andere kant richten we de routes voor autoverkeer alleen nog in voor bestemmingsverkeer, zoals de parkeerders in de parkeergarages.</p>   |
| <p>15 Ik zou graag zien dat de weg ondergronds gaat lopen (onder het water door). Nu zijn er nog mogelijkheden om dit te doen omdat het water nog niet is. Dit zal veel meer greenspace opleveren en mogelijkheid bieden voor fietsers en voetgangers veilig over te steken.</p>  | <p>De tunnel onder het Westplein is geschrapt met het vaststellen van de Toekomstvisie Utrecht Centrum in 2015.</p>   |
| <p>17 Mooi ontwerp, echter maak ik mij zorgen om het verkeersplan. Zelfs in tijden van corona sta ik dagelijks in de file om in de buurt van het centrum/thuis te komen. Met minder rijstroken zal het nog moeilijker worden om mijn eigen huis per auto te bereiken.</p>   | <p>Momenteel rijden er circa 21.000 voertuigen per dag over het Westplein, in de toekomst willen we naar maximaal 15.000 voertuigen per dag. Dat moet worden gerealiseerd door minder doorgaand autoverkeer te laten rijden, meer inzet op aantrekkelijker alternatieven zoals openbaar vervoer en de fiets, maar ook door mensen meer op afstand te laten parkeren. Dit beleid is onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. Belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement en maatregelen zoals een knip voor autoverkeer op de Catharijnesingel en een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat, op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal kan worden bereikt op termijn. Het Functioneel Ontwerp Lombokplein is getoetst met behulp van computersimulaties. Tijdens de spitsen kan er sprake zijn van een matige doorstroming voor het autoverkeer. In de praktijk kan dit betekenen dat niet alle voertuigen tijdens een groenfase kunnen worden afgewikkeld, maar nog een keer moet wachten. Deze uitkomst wordt als voldoende beschouwd. In het licht van de uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid uit 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (2016) ligt de nadruk bij hoogwaardig openbaar vervoer, fiets en voetganger. Aangezien de auto te gast is in een verblijfsgebied (30 km/u-zone) en niet benoemd is als vervoerswijze waarvoor de doorstroming voorop staat, kwalificeren we een matige doorstroming (tijdens de spits) als voldoende en is er sprake van voldoende bereikbaarheid. Een keer extra</p> |

wachten bij verkeerslichten is toegestaan. Vrije doorstroming in de spits is geen eis die in dit (nieuwe) deel van het centrum wordt toegepast. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig en Definitief Ontwerp en het opstellen van het Programma van Eisen voor de verkeersregelingen worden de mogelijkheden voor verdere optimalisaties uitgewerkt. Zo zijn er ontwikkelingen op het gebied van intelligente verkeersregelingen (I-VRI) waarmee verkeersstromen op routes te voorspellen zijn. Op deze wijze zijn verkeersregelingen, nog meer dan nu vraag gestuurd, te regelen.

24 Wat jammer dat jullie deze stad zo willen verpesten. Meer groen prima, maar de bereikbaarheid is nu al abominabel en dit verbetert niet. Havana aan de vecht?

Zie de beantwoording van reactie 17 hierboven.

26 Hoe kan worden voorkomen dat de situatie bij het Parkblok het nieuwe verkeersinfarct van de stad wordt? Het lijkt nu op een groot kruispunt namelijk zonder directe doorstroming de stad uit.

Zie de beantwoording van reactie 17 hierboven.

39 Als huurder van de kantoorruimten gelegen Croeselaan 1 / Graadt Van Roggeweg (GVR) 100-250 met bijbehorende parkeerplaatsen zien wij een aantal problemen ontstaan als gevolg van het voorliggende ontwerp. Dit betreft o.a. de volgende aandachtspunten:

1) Er is een fietspad geprojecteerd welke onze in- en uitrit naar het parkeerterrein kruist aan de zijde van de GVR. Bij in-/uitrijden dient op basis van het ontwerp voorrang te worden verleend aan het kruisende fietsverkeer. Gezien het intensieve gebruik van deze in- en uitrit, de ligging tov GVR en stoplichten, de beperkte capaciteit om verkeer bij het stoplicht af te werken (met name einde dag), de sneltram en de hoeveelheid fietsers is dit met de huidige indeling geen acceptabel ontwerp. Het zal zorgen voor opstoppingen en irritaties, zowel bij de fietsers als automobilisten/vrachtverkeer;

2) In het ontwerp is, voor wat betreft toegang tot in-/en uitrit parkeerterrein zijde GVR onvoldoende rekening gehouden met het vrachtverkeer van leveranciers. Draaicirkels richting en vanuit in- en uitrit lijken beperkt en er is geen mogelijkheid meer om te keren indien een chauffeur verkeerd blijkt te zitten; 3) Zie punt 2 maar dan ten aanzien van de in-/uitrit zijde Croeselaan. Ook voor die zijde deze opmerkingen.

4) Het ontwerp dient er rekening mee te houden dat niet al het vrachtverkeer via de in-/uitrit zijde GVR kan in- en uitrijden. De draaimogelijkheden op het eigen parkeerterrein zijn beperkt evenals de doorrijhoogten. Zowel de zijde Croeselaan als GVR dienen, onafhankelijk

1. Het klopt dat er een fietsroute is geprojecteerd. Deze maakt onderdeel uit van de fietsroute ter ontsluiting van de toekomstige ontwikkeling van het Beurskwartier (op de huidige parkeerplaatsen P1 en P3 van de Jaarbeurs). In het ontwerp is nu rekening gehouden met het feit dat fietsers voorrang hebben op het kruisende autoverkeer. Bij de verdere uitwerking (in de VO fase) kijken we nog kritisch naar de voorrangssituatie, mogelijk dat de veiligheid en doorstroming gebaat is bij voorrang voor autoverkeer.

2 en 3. Er is bij de aansluitingen op de Graadt van Roggenweg en Croeselaan uitgegaan van een vrachtwagen van 10 à 12 meter lang (bakvrachtauto volgens CROW). Er is in het ontwerp geen rekening gehouden met grotere voertuigen (zoals trekker met oplegger). Een keermogelijkheid voor vrachtverkeer buiten de parkeerterreinen is niet mogelijk, daar ontbreekt de ruimte voor. In VO-fase werken we samen met de eigenaren/huurders verkeersontwerp verder uit.

4. In het ontwerp is rekening gehouden met in- en uitrijden aan beide zijden, te weten de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan, voor zowel auto- als bevoorradend vrachtverkeer.

van elkaar, als volwaardige in- / en uitritten gebruikt te kunnen worden zonder gevaarlijke situaties.

- 40 Als gebouweigenaar van Hojel City Center II, van Sypesteyn en WTC Utrecht hebben wij de volgende vragen dan wel bezwaren op de plannen:
1. De versmalling van de Graadt van Roggenweg (zie plankaart nabij Profiel 1), zal de bereikbaarheid van onze kantoren geweld aan doen. Ter verduidelijking: voor Profiel 4 op de Graadt van Roggenweg zit de afslag naar het parkeerterrein ter gelegenheid van parkeren voor het gebouw Hojel City Center II.
    1. De westzijde van het stationsgebied is volop in ontwikkeling. Van een industriële omgeving, met een grote ontsluitingsfunctie, wordt het een levendig centrum met woningen, kantoren, recreatie en uitgaan. Een stedelijke context met een gezonde en aantrekkelijke omgeving. Er is een optimale mix gezocht tussen een bereikbare stad en een stad met ruimtelijke kwaliteit. De versmalling van de Graadt van Roggenweg past ons inziens binnen deze ambitie. De kwaliteitsimpuls van het gebied vergroot daarbij de aantrekkelijkheid van het stationsgebied als kantoren locatie.  
In het huidige ontwerp van de Graadt van Roggenweg zijn vanaf de Sowetobrug de volgende rijstroken beschikbaar: één rijstrook voor linksaf naar de Koningsbergenstraat, twee rijstroken voor rechtdoor en één voor rechtsaf. Hierdoor houden we hetzelfde aantal rijstroken als in de huidige situatie. Er komt een rijstrook bij om het linksafslaan naar de Koningsbergerstraat mogelijk te maken (een afslag die nu niet mogelijk is).
    2. Bij de entree aan de Croeselaan is sprake van gemengd verkeer, dus fietsers en autoverkeer. Deze maken samen gebruik van dezelfde infrastructuur. Gezien de intensiteiten kan het verkeer gemengd worden.
    3. De blauwe stippellijn geeft de ideale locatie weer van de entree naar de parkeergarage van de Westflank Noord (Stadskantoor, Central Park en appartementen Van Sijpensteijnkade). Zoals u weet hebben wij deze locatie ingebracht in de randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het Sijpesteijngedouw; in geval van sloop/nieuwbouw. De ligging is hier het meest optimaal in verband met de doorstroming en voorkomen van opstoppingen.
    4. In het akoestische (oriënterende) onderzoek van het Sijpesteijngedouw is reeds rekening gehouden met de verlegging van de Graadt van Roggenweg en het feit dat deze stadsstraat 30 km/uur wordt. Uit dit onderzoek blijkt dat voor de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer de wettelijke maximale grenswaarde niet wordt overschreden, maar de voorkeursgrenswaarde en ambitiewaarde vanuit volksgezondheid wel. Door middel van maatregelen aan het gebouw en/of ontwerp kan dit opgelost worden. Bij het bestemmingsplan onderzoek van het Lombokplein wordt een uitgebreider akoestisch onderzoek uitgevoerd.  
Dit stuk weg is in de het luchtkwaliteitsonderzoek voor het bestemmingsplan Beurskwartier meegenomen. De concentraties tussen NH Hotel en het Sijpesteijngedouw blijven ruim onder de grenswaarden.
  2. Graag zien wij een aparte entree voor autoverkeer voor toegang voorkant van het gebouw Hojel City Center II. Deze is nu gedeeld met fietspad (profiel 6 op plankaart) en zal voor gevaarlijke situaties zorgen als er expeditie verkeer, vrachtwagens, autos en fietsers elkaar zullen doorkruisen.
  3. Kunt u nader toelichten wat de status is van de blauwe stippellijnen die door het gebouw van Sypesteyn lopen.
  4. Zijn er onderzoeken en impact analyses gedaan naar geluidsoverlast + luchtverontreiniging rondom Sypesteyn? Dit vragen wij in verband met de verlegging van de Graadt van Roggenweg die nu rondom het NH hotel zal lopen en langs van Sypesteyn.

46 Wij zijn eigenaar van het kantorencomplex Hojel City Centre I aan de Croeselaan 1, Graadt van Roggenweg 100-350 (eigendom van SRLEV. N.V.) en van het kantoorgebouw aan de Graadt van Roggenweg 500 (eigendom van GVR500 Building B.V.), beide gelegen ten westen van het treinstation. Met belangstelling volgen wij dan ook de plannen van uw gemeente om het westelijk deel van het stationsgebied te betrekken bij het centrum. Zoals wij ook al schreven in onze zienswijze van 31 mei 2017 op de Omgevingsvisie Beurskwartier-Lombok, hebben wij tegen deze doelstelling geen principiële bezwaar. Wel lieten wij u weten dat wij ons – afhankelijk van de verdere uitwerking van deze plannen – zorgen maken over de gevolgen voor onze kantoorpanden. Helaas zien wij deze zorgen bevestigd in de voorliggende concepten voor het Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp Lombokplein. Hierna lichten wij deze zorgen toe.

#### *Onvoldoende rekening gehouden met kantoorgebouwen*

In het algemeen willen wij opmerken dat naar onze mening bij het opstellen van de voorliggende conceptplannen onvoldoende rekening is gehouden met de gevolgen hiervan voor onze kantoorgebouwen. Illustratief voor het gebrek aan aandacht is wat ons betreft de opsomming op pagina 30 van het 'bestemmingsverkeer' dat bij uitsluiting van ander autoverkeer zal worden gefaciliteerd op de Graadt van Roggenweg. Daarbij worden uitsluitend genoemd 'de bewoners en bezoekers van de functies in de binnenstad, zoals de winkels, woningen, culturele voorzieningen etc.'. In deze opsomming ontbreken ten onrechte de vele 'kantoorgebruikers', die nu en in de toekomst gebruik moeten maken van de Graadt van Roggenweg om onze kantoorgebouwen te bereiken.

#### *Verslechtering bereikbaarheid en verkeersveiligheid*

Het kantorencomplex Hojel City Centre I omvat ca. 40.000 m<sup>2</sup> verhuurbaar vloeroppervlak kantoorruimte, die volledig in gebruik is bij onder meer De Volksbank, Actiam en de Staat der Nederlanden. Op eigen terrein beschikt het kantorencomplex over 872 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein heeft een eigen in- en uitrit aan de Croeselaan en een in- en uitrit aan de Graadt van Roggenweg (afslag 'Jaarbeurs P1'). Beide in- en uitritten worden intensief gebruikt. Het kantoorgebouw aan de Graadt van Roggenweg 500 omvat ca. 28.000 m<sup>2</sup> verhuurbaar vloeroppervlak kantoorruimte, die in gebruik is bij onder andere de Belastingdienst. Onder het kantoorgebouw bevindt zich een eigen parkeergarage, die wordt ontsloten via de Graadt van Roggenweg (eveneens afslag 'Jaarbeurs P1'). Voor de gebruikers van onze kantoorgebouwen is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en per auto voor hun personeel en bezoekers essentieel. In de huidige situatie is dit voldoende verzekerd. De kantoorgebouwen liggen naast het

#### *Onvoldoende rekening gehouden met kantoorgebouwen*

De westzijde van het stationsgebied is volop in ontwikkeling. Van een industriële omgeving, met een grote ontsluitingsfunctie, wordt het een levendig centrum met woningen, kantoren, recreatie en uitgaan. Een stedelijke context met een gezonde en aantrekkelijke omgeving. Er is een optimale mix gezocht tussen een bereikbare stad en een stad met ruimtelijke kwaliteit. De versmalling van de Graadt van Roggenweg past ons inziens binnen deze ambitie. De kwaliteitsimpuls van het gebied vergroot daarbij de aantrekkelijkheid van het stationsgebied als kantoren locatie.

U geeft aan dat in de opsomming van de onderdelen van het bestemmingsverkeer de kantoren niet zijn genoemd. In de tekst staat aangegeven dat we alleen nog het bestemmingsverkeer van de bestemmingen gelegen langs de Graadt van Roggenweg (inclusief Lombok) en de binnenstad faciliteren. We gingen ervan uit dat met de term 'bestemmingsverkeer van de bestemmingen gelegen langs de Graadt van Roggenweg' duidelijk genoeg was dat we de hier gelegen kantoren bedoelden. Maar uiteraard maken de kantoren onderdeel uit van de bestemmingen die met de auto bereikbaar blijven.

#### *Verslechtering bereikbaarheid en verkeersveiligheid*

Momenteel rijden er circa 21.000 voertuigen per dag over het Westplein, in de toekomst willen we naar maximaal 15.000 voertuigen per dag. Dat moet worden gerealiseerd door minder doorgaand autoverkeer te laten rijden, meer inzet op aantrekkelijker alternatieven zoals openbaar vervoer en de fiets, maar ook door mensen meer op afstand te laten parkeren. Dit beleid is onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. Belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement en maatregelen zoals een knip voor autoverkeer op de Catharijnesingel en een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat, op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal kan worden bereikt op termijn.

treinstation van Utrecht, terwijl de kantoren via de Graadt van Roggenweg goed aanrijdbaar zijn, zowel vanuit de stad Utrecht als vanaf de A2 goed aanrijdbaar. Aantasting van de goede bereikbaarheid van onze kantoorgebouwen zal gevolgen hebben voor de verhuurbaarheid van de kantoorruimte. Uitvoering van de in de conceptplannen beschreven herinrichting van de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan zal om de volgende redenen zonder twijfel leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid.

- In de conceptplannen wordt de Graadt van Roggenweg afgewaardeerd naar een stadsstraat met vanaf de afslag 'Jaarbeurs P1'/Koningsbergerstraat in plaats van 2x2 rijstroken, nog maar 2x1 rijstrook. Ook wordt de maximumsnelheid verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. Dat betekent dat al het autoverkeer vanaf de A2 naar de entree aan de Croeselaan, evenals al het autoverkeer vanuit de stad Utrecht, nog slechts één rijstrook ter beschikking hebben. Wij vrezen dat deze ene rijstrook met name in de spits zal dichtslippen, waardoor de kantoorgebouwen met de auto slechter bereikbaar zullen zijn. Bovendien ontbreekt met één rijstrook de uitwijkmogelijkheid voor het autoverkeer in het geval van een calamiteit (zoals een ongeluk of pech).
- Wij vinden het zorgwekkend dat op pagina 111 een matige doorstroming van het autoverkeer als voldoende wordt gekwalificeerd. Zoals toegelicht, is een goede bereikbaarheid voor de gebruikers van onze kantoorpanden essentieel. Volgens ons is daarvan bij uitvoering van de voorliggende plannen geen sprake meer.

Voor wat betreft het verkeer van en naar onze entree aan de Croeselaan is daarbij nog het volgende van belang:

- In de conceptplannen kruist het autoverkeer vanaf de A2 naar de entree aan de Croeselaan maar liefst twee keer de trambaan; een keer vóór de kruising Graadt van Roggenweg / Croeselaan en een keer direct na deze kruising. Dit zal tot een forse vertraging leiden op weg naar deze entree van Hojel City Centre 1, omdat autoverkeer zal moeten wachten op tramverkeer
- Direct ná de kruising Graadt van Roggenweg / Croeselaan, nadat de trambaan voor de tweede maal is overgestoken, krijgt het autoverkeer bovendien te maken met fietsverkeer van twee kanten op het fietspad dat parallel aan de Graadt van Roggenweg is voorzien. Uit de plankaart bij de conceptplannen (zie ook uitsnede hieronder) blijkt niet dat dit fietsverkeer zal worden gereguleerd met verkeerslichten
- De Croeselaan wordt in de conceptplannen bovendien zelf heringericht als een fietsstraat. Het autoverkeer moet hier de straat gaan delen met fietsverkeer in beide richtingen (wij gaan er hierbij van uit dat de Croeselaan op pagina 39 van het concept ten onrechte niet is aangeduid als 'Combinatie fiets-auto', maar uitsluitend als 'twee richtingen

Het Functioneel Ontwerp Lombokplein is getoetst met behulp van computersimulaties. Tijdens de spitsen kan er sprake zijn van een matige doorstroming voor het autoverkeer. In de praktijk kan dit betekenen dat niet alle voertuigen tijdens een groenfase kunnen worden afgewikkeld, maar nog een keer moet wachten. Deze uitkomst wordt als voldoende beschouwd. In het licht van de uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid uit 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (2016) ligt de nadruk bij hoogwaardig openbaar vervoer, fiets en voetganger. Aangezien de auto te gast is in een verblijfsgebied (30 km/u-zone) en niet benoemd is als vervoerswijze waarvoor de doorstroming voorop staat, kwalificeren we een matige doorstroming (tijdens de spits) als voldoende en is er sprake van voldoende bereikbaarheid. Een keer extra wachten bij verkeerslichten is toegestaan. Vrije doorstroming in de spits is geen eis die in dit (nieuwe) deel van het centrum wordt toegepast. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig en Definitief Ontwerp en het opstellen van het Programma van Eisen voor de verkeersregelingen worden de mogelijkheden voor verdere optimalisaties uitgewerkt. Zo zijn er ontwikkelingen op het gebied van intelligente verkeersregelingen (I-VRI) waarmee verkeersstromen op routes te voorspellen zijn. Op deze wijze zijn verkeersregelingen, nog meer dan nu vraag gestuurd, te regelen.

U maakt zich zorgen over uitwijkmogelijkheid bij calamiteiten op het gedeelte met één rijstrook. Er is binnen het profiel extra ruimte opgenomen, aansluitend aan de rijbaan, die gebruikt kan worden bij calamiteiten (b.v. pech). Personenauto's kunnen een pechgeval stapvoets passeren. De benodigde overmaat wordt gevonden in extra brede maatvoering van de parkeervakken en een overrijdbare zone in de middenberm.

Het klopt dat autoverkeer van en naar de entree aan de Croeselaan twee maal de trambaan moet kruisen. Wel betreft het hier één verkeersregeling, zodat autoverkeer bij groen beide kruisingen in keer passeert. Fietsverkeer langs de zuidkant van de Graadt van Roggenweg komt op de Croeselaan uit. Die kruising is niet met verkeerslichten geregeld, maar fietsers op dit fietspad moeten voorrang verlenen aan auto- en fietsverkeer op de Croeselaan. Er zal geen sprake zijn van terugslag naar de kruising omdat autoverkeer hier voorrang heeft. Ook in de computersimulaties zijn hier geen opstoppingen geconstateerd.

Een route voorlangs de trambaan richting de Croeselaan is onderzocht. Daarvan is geconstateerd dat een dergelijke kruising niet goed te regelen is:

- De opstelruimte voor bussen voor de tramkruising werd te kort voor het aantal bussen dat hier opgesteld moest worden.

fietsroute'). Zeker in combinatie met het kruisende tram- en fietsverkeer, voorzien wij een onoverzichtelijke situatie. Daarbij wijzen wij er nog op onze entree aan de Croeselaan ook door bevoorradingsverkeer moet worden gebruikt

- In vergelijking met de huidige situatie (waarbij het autoverkeer komende vanaf de A2 op de Graadt van Roggenweg twee rijbanen ter beschikking heeft en kan beschikken over een eigen afslag naar de Croeselaan zonder dat de trambaan hoeft te worden overgestoken) vrezen wij voor een aanzienlijke verslechtering van de verkeersveiligheid ter plaatse
- Deze onveilige situatie wordt waarschijnlijk versterkt met de komst van het Jaarsbeurspleingebouw

Voor wat betreft het verkeer van en naar onze entree aan de Graadt van Roggenweg (afslag 'Jaarbeurs P1') wijzen wij op het volgende:

- In de conceptplannen is voorzien in niet alleen een fietspad in twee richtingen parallel aan de Graadt van Roggenweg, maar ook in een fietspad haaks op deze weg. Uit de plankaart (zie ook uitsnede hieronder) blijkt dat deze nieuwe noord-zuid fietsroute is gepland vlak vóór de entree Hojel City Centre I
- Zeker in de spits verwachten wij dat er als gevolg hiervan een extra wachtrij zal ontstaan om ons terrein op te kunnen rijden, met een terugslag naar de Graadt van Roggenweg

Gelet op het vorenstaande, verzoeken wij u de voorgenomen herinrichting van de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan te heroverwegen. Wij zijn ervan overtuigd dat ter plaatse voldoende ruimte beschikbaar is om zonder afbreuk te doen aan de ambities voor het westelijk stationsgebied een goede doorstroming op beide wegen te verzekeren en verkeersstromen van elkaar te scheiden, zoals dit op dit moment ook het geval is.

#### *Gebruik parkeercapaciteit*

Op pagina's 28 en 29 lezen wij dat de ambitie van uw gemeente om de nieuwe woningen in het plangebied te realiseren zonder of met een beperkt aantal nieuwe parkeerplaatsen. Daarbij wordt opgemerkt dat bewoners en bezoekers waar mogelijk gebruik kunnen maken van beschikbare parkeercapaciteit in het gebied. Op de afbeelding op pagina 28 lijkt ook ons parkeerterrein bij Hojel City Centre I aangeduid als een mogelijke parkeervoorzieningen voor de toekomstige bewoners. Graag ontvangen wij een toelichting op de bedoeling van uw gemeente met deze opmerkingen in de conceptplannen. Verder verzoeken wij u in de tekst van deze conceptplannen te verduidelijken dat het vanzelfsprekend niet mogelijk is om zonder instemming van de betrokken eigenaren

- Er is daardoor niet voldoende ruimte om op een goede manier een extra rechtsaf vak voor de kruising met de trambaan te maken.
- De aansluiting op de Croeselaan geeft extra problemen voor de regeling van de kruising omdat afslaand door de VRI geregeld autoverkeer conflicteert met de vrije rechtsaffer vanaf de Croeselaan.

Daarnaast ontstaat er door een extra rijbaan meer verhard oppervlak, wat minder goed past bij de duurzame en groene ambities.

Bij de entree aan de Croeselaan is sprake van gemengd verkeer, dus fietsers en autoverkeer. Deze maken samen gebruik van dezelfde infrastructuur. Gezien de intensiteiten kan het verkeer gemengd worden. Op pagina 39 van het concept PvE Lombokplein is de Croeselaan inderdaad ten onrechte niet aangeduid als 'Combinatie fiets-auto' tot aan de entree voor autoverkeer van de kantoren.

Bij de entree aan de Graadt van Roggenweg is een fietsroute geprojecteerd. Deze maakt onderdeel uit van de fietsroute ter ontsluiting van de toekomstige ontwikkeling van het Beurskwartier (op de huidige parkeerplaatsen P1 en P3 van de Jaarbeurs). In het ontwerp is nu rekening gehouden met het feit dat fietsers voorrang hebben op het kruisende autoverkeer. Bij de verdere uitwerking (in de VO fase) kijken we nog kritisch naar de voorrangssituatie, mogelijk dat de veiligheid en doorstroming gebaat is bij voorrang voor autoverkeer.

Wij zijn ervan overtuigd dat ter plaatse voldoende ruimte beschikbaar is om zonder afbreuk te doen aan de ambities voor het westelijk stationsgebied een goede doorstroming op beide wegen te verzekeren en verkeersstromen van elkaar te scheiden, zoals dit op dit moment ook het geval is.

#### *Gebruik parkeercapaciteit*

U wilt een toelichting op pagina 28 waaruit lijkt dat ook uw parkeerterrein bij Hojel City Centre I is aangeduid als een mogelijke parkeervoorzieningen voor de toekomstige bewoners. Gezien de ligging van het gebied, te weten op korte afstand van het Centraal Station en gezien de ambities voor dit deel van de stad streven we naar het realiseren van zo weinig mogelijk parkeerplaatsen. Het parkeerbeleid maakt maatwerk mogelijk in dit gebied: zoals het richten op doelgroepen met een laag autobezit, maximaal faciliteren van deelmobiliteit, parkeren op afstand en gebruik maken van parkeercapaciteit in bestaande garages die niet gebruikt wordt. Op kaart zijn de parkeergarages in de omgeving aangegeven. Uiteraard is het daadwerkelijk gebruik van uw parkeergarages alleen mogelijk als daar ruimte is en niet zonder uw toestemming.

(waaronder ons) parkeercapaciteit op eigen grond aan toekomstige bewoners toe te rekenen.

Tot slot Wij verzoeken u het Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp Lombokplein aan te passen in overeenstemming met de verzoeken zoals hierboven gedaan. Graag bieden wij aan met u in overleg te gaan om onze zorgen nader toe te lichten en met u mee te denken over oplossingen om deze zorgen weg te nemen.

- 51 U wenst het centrumgebied uit te breiden en het verkeer aan te passen aan dit beleid: autoverkeer moet verdwijnen ten faveure van fietsen en wandelaars. Heeft u nagedacht over het doel van het huidige verkeer en waar dat verkeer zal blijven als u de Graadt van Roggenweg grotendeels afsluit? Ik wel, dat verkeer zal namelijk vanuit het centrum via de Vleutenseweg door Oog in Al naar de snelweg gaan. Net zoals het verkeer dat vanuit Utrecht noord (vroeger) bij de Douwe Egberts de snelweg op kon, maar doordat u in uw wijsheid heeft besloten om die op/afrit enkele kilometers te verplaatsen, gaat al dat verkeer ook door Oog en Al. Opnieuw laat u zien dat u blind bent voor het huidige verkeer en alleen maar streeft naar 'vermindering' van auto's. Uw plannen om dit te bereiken, leiden echter niet tot MINDER verkeer, maar tot MEER files, vooral in Oog in Al. Komt u eens kijken op een doordeweekse dag, en u schrikt zich rot wat de bewoners in deze ooit zo prettige wij, nu moeten doorstaan. En dat allemaal omdat u denkt dat het centrumgebied uitgebreid moet worden, terwijl de winkel leegstand alleen maar zal toenemen. Verkeerde insteek van uw plannen met een verkeerde uitvoer. Dramatisch gewoon dat u dit niet wilt inzien.
- Zoals in het gemeentelijke mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016)) is vastgelegd, treft Utrecht maatregelen om te zorgen dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, gaat rijden via de Ring. De Ring zijn de snelwegen A2, A12, A27 en de Zuilense Ring op de stad. Ook moet autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de Ring, om alleen het laatste stukje door de stad te rijden. Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer. Het blijkt dat in de praktijk relatief veel autoverkeer de Graadt van Roggenweg gebruikt als doorgaande route om in de noordoostelijk gelegen wijken te komen, bijvoorbeeld via de Weerdsingel of via de Amsterdamsestraatweg.
- Tussen nu en 2030 zal de Vleutenseweg en de route door Oog in Al drukker worden als gevolg van de groei van de stad. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. De maatregelen die uit deze studie naar voren zijn gekomen zorgen voor een afname van de groei. Alleen de route door Oog in Al (Westelijke Stadsboulevard) laat hoge intensiteiten zien. Om eventuele negatieve gevolgen op de Westelijke Stadsboulevard te voorkomen wordt ook hier de maximale hoeveelheid auto's begrensd. Door deze maatregelen kunnen het Westplein en de Westelijke Stadsboulevard binnen de door de raad vaststelde randvoorwaarden worden aangepakt.
- Het klopt dat we de ambitie hebben om delen van het Centrum verder te ontwikkelen, dat is onderdeel van het gemeentelijke beleid. Het programma voor het Lombokplein bestaat voor het overgrote deel uit woningen en slechts een zeer beperkt aantal winkels of voorzieningen.



- 56 8. Ga voor alle nieuwbouw in het gebied uit van een parkeerregime parkeren op afstand en zeer beperkt ter plekke parkeren voor elektrische deelauto's. Dit was al het uitgangspunt in de omgevingsvisie. Er is nog meer dan voldoende parkeergelegenheid in garages in het gebied, onder meer omdat bij voorbeeld de parkeergarage tussen Van Sijpesteijnkade en Stadhuis (Westflank Noord) ontworpen is op een parkeerregime dat al lang achterhaald is.
9. Het was oorspronkelijk de bedoeling dat de Graadt van Roggeweg vanaf Merwedekanaal 2x 1 baans zou worden. De binnenstad begint bij het Merwedekanaal. Dat is ook mogelijk als het uitgangspunt op afstand parkeren voor het jaarbeursgebied ook gehanteerd wordt voor de bestaande bouw langs de Graadt van Roggeweg en het Jaarbeursplein. Het is nog beter als al bij de afslag van de Weg der Verenigde Naties naar de overste den Oudenweg de weg richting centrum naar twee maal 1 gaat, met een brede groenstraat met daarin de trambaan, Dat stimuleert het parkeren op afstand. Het is niet nodig om alle ruimte op de Sowetobrug te gebruiken.
10. De weg door de Daalsetunnel heeft niet meer dan drie banen nodig. Die passen allemaal in de zuidelijke tunnelbuis. Dat speelt ruimte vrij zowel voor het Verdomhoekje als aan de kant van het Daalsepark. Die ruimte bij het Daalsepark kan goed gebruikt worden om zowel woningbouw als een echt park te realiseren.
- 56 15. De autotunnel onder het Westplein was onnodig omdat het autoverkeer teruggedrongen kan worden. En dat kan ook. Als al het ongewenste doorgaande verkeer teruggedrongen wordt hoeft er maar iets van 9000 autobewegingen over het Lombokplein. Door het terugdringen van het ongewenste doorgaande autoverkeer worden de oude binnenstad en Lombok en Lombokplein beter autobereikbaar voor de mensen die er echt moeten zijn. Dat is mogelijk. Zie scenario 3 uit de verkeersstudies. Ook de Amstedamsestraatweg en de PHL/WSB worden dan aantrekkelijker. Het verkeer wordt verplaatst naar de buitenring, een gewenste ontwikkeling. Er ontstaan dan wel knelpunten bij de buitenring, maar die kunnen opgelost worden. Beter knelpunten bij de buitenring oplossen dan het op de lange baan schuiven van het weren van doorgaand verkeer dat toch een keer moet gebeuren.
8. We streven ernaar om zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de toekomstige bouwblokken van het Lombokplein te realiseren. We zetten vooral in op medegebruik van parkeerplaatsen in de omgeving. In de vervolgfase wordt dit verder onderzocht. Ook onderzoeken we in de volgende fase de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen aan te leggen. Zo wordt er begin 2021 nieuw parkeerbeleid verwacht. Dit nieuwe parkeerbeleid gaan we toepassen op dit plan.
9. Op afstand parkeren is ook onderdeel van de parkeerbalans die in de volgende fase verder uitgewerkt gaat worden. Het beperken van het aantal parkeerplaatsen voor bestaande gebouwen langs de Graadt van Roggenweg en het Jaarbeursplein is lastiger. Deze functies hebben parkeerplaatsen op eigen terrein. Uit o.a. de inspraakreacties op dit plan blijkt de bereikbaarheid en beschikbaarheid van de parkeerplaatsen belangrijk te zijn voor de verhuurbaarheid van de kantoorpanden. Langs de Graadt van Roggenweg maken we wel minder parkeerplaatsen langs de weg. Eerder op de Graadt van Roggenweg het profiel terugbrengen naar één rijstrook blijkt uit het variantonderzoek niet haalbaar te zijn (Bijlage 6 Variantenstudie doorstroming verkeer uit het Programma van Eisen). Er moet rekening gehouden worden met de toekomstige verkeersstroom naar de kantoren langs de Graadt van Roggenweg en de woonbuurt rond de Koningsbergerstraat.
10. In de Daalsetunnel houden we voorlopig aan het aantal ingetekende rijstroken vast. In de volgende fase wordt onderzocht of we minder rijstroken kunnen maken. Bijvoorbeeld als er meer duidelijkheid komt in het nieuw op te stellen gemeentelijke mobiliteitsplan dat naar verwachting begin 2021 door de gemeenteraad wordt behandeld.
15. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie zijn verschillende scenario's onderzocht. Het klopt dat er scenario's bij zaten die tot nog minder autoverkeer op het Lombokplein zouden leiden dan 15.000, zoals scenario 3. Scenario 3 leidt tot grote problemen op netwerk-niveau elders in de stad en op de Ring en is vanuit economisch perspectief ook niet haalbaar gebleken. Er is daarom gekozen voor een variant waarbij we uitgaan van op termijn 15.000 voertuigen per gemiddelde werkdag op het Lombokplein.

16. 9000 a 11000 autobewegingen is reëel haalbaar. 15.000 is een te hoog maximum. Beperk het Dynamisch Verkeers Management ook daadwerkelijk tot de capaciteit van 15.000. Het is onacceptabel als het dosering in de spits gericht wordt op de capaciteit van de weg (17.000) De capaciteit van de weg zou max. 15.000 worden en is alleen robuust geworden voor hulpdiensten e.d. niet om die capaciteit ook te benutten.

16. Uitgangspunt voor de capaciteit van de weg is 15.000 a 17.000 voertuigen per dag. In de Verkeersstudie Noordwest is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. Belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement en maatregelen zoals een knip voor autoverkeer op de Catharijnesingel en een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat, op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal kan worden bereikt op termijn, dus is een capaciteit van 15.000 a 17.000 voertuigen per dag nodig.

57 Toch voldoen de plannen en voornemens op wezenlijke punten helaas niet aan de verwachtingen en aan de geformuleerde wensen en het motto **'herstellen, verbinden en betekenis geven'**. Dit betreft vooral de verkeers / mobiliteitsvraagstukken, die de kwaliteit van het gebied al decennia zeer ernstig aantast(t)en. De verkeersdruk zal met de huidige voorstellen nog steeds veel te dominant blijven en een echte verbetering van de omgevingskwaliteit in de weg blijven staan. Het gaat om drie punten:

> er zit te weinig ambitie in de plannen en er worden te weinig duidelijke keuzes en maatregelen voorgesteld om het doorgaande verkeer van auto én ook fiets (!) voldoende terug te dringen

> er wordt een onwenselijke keuze gemaakt voor een ongelijkvloerse kruising c.q. voor veel nogal zware infrastructuur, waar veel argumenten pleiten voor een gelijkvloerse kruising

> Er blijft daardoor op met name op de Graadt van Roggenweg teveel asfalt liggen voor afslaand autoverkeer naar het Jaarbeursterrein annex en ook voor het openbaar vervoer c.q. busverkeer.

Deze verkeersaspecten worden teveel als 'postzegelplan' benaderd en onvoldoende in hun stedelijke context geplaatst. Mede daardoor schieten de voorstellen tekort en zijn ze niet toekomstbestendig.

**Minder op elkaar afschuiven en vooruitschuiven, meer echte oplossingen**

*De stedelijke context en het 'wiel' als kapstok*

We zijn de afgelopen twee jaar gaan samenwerken met andere (verkeers) groepen uit de stad - mn uit Noord-West - en ons met de Denktank 'Het Wiel' stevig in deze stedelijke context gaan verdiepen. De groei van de (binnen) stad wordt concreter en gaat hard. Het centrum wordt groter, de mobiliteit neemt toe. Het autoverkeer groeit langzaam - maar toch - het fietsverkeer neemt exponentieel toe! (gelukkig). Dat gaat niet samen met veel doorgaand autoverkeer in het 'nieuwe' verruimde centrum. Dat geeft drukte, onveiligheid, milieuvervuiling en een erg onaantrekkelijk verblijfsklimaat.

Het is echter ook ongewenst om de autoverkeersstromen door het

1. Minder doorgaand verkeer

Het is jammer dat het huidige plan als te weinig ambitieus wordt beoordeeld. Het terugbrengen van de huidige hoeveelheid asfalt en grote hoeveelheid rijstroken op de Graadt van Roggenweg en huidige Westplein naar wegen met één rijstrook per rijrichting en 30 km/u als snelheid getuigt ons inziens van een stevige ambitie. In deze ambitie hoort ook nog de ambitie om het huidige aantal automobilisten op het Westplein, te weten circa 21.000 voertuigen per dag, terug te dringen naar uiteindelijk 15.000 per gemiddelde werkdag.

Uiteraard hebben we recent onderzocht of een grotere ambitie mogelijk is (Verkeersstudie Noordwest), rekening houdend met andere ambities in de stad, zoals voor de Amsterdamsestraatweg en de Westelijke Stadsboulevard. Deze studie heeft uitgewezen dat lagere intensiteiten op het Lombokplein nadelige gevolgen hebben voor andere delen van het netwerk of op de Ring, maar bijvoorbeeld ook negatief zijn voor het economisch functioneren.

Voor het beoordelen zijn simulaties uitgevoerd met computermodellen. Naast de simulaties voor 15.000 en 17.000 voertuigen per dag zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor 13.000 en 16.000 voertuigen per dag. Dit om te achterhalen wat het effect is bij een verdere vermindering van het aantal voertuigen. Het verzoek om simulaties met nog lagere intensiteiten uit te werken honoreren we niet. De Verkeersstudie Noordwest wijst uit dat dit tot nadelige gevolgen leidt op andere routes in de stad.

Op het gedeelte van de Graadt van Roggenweg tot aan de aansluiting van de Koningsbergerstraat zijn de voorsorteevakken nodig voor afslaand autoverkeer, zoals naar de kantoren aan de Graadt van Roggenweg, de woonwijk en de toekomstige ontwikkeling van het Beurskwartier. De simulaties met de computermodellen wijzen uit dat dit aantal rijstroken nodig is, bijvoorbeeld ook voor de doorstroming van de buslijnen.

We zijn het over een aantal aspecten eens. Zoals in het gemeentelijke mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016) is vastgelegd treft Utrecht maatregelen om te zorgen dat autoverkeer zonder

centrum te verplaatsen naar de stadsring. Ook daar moet de druk verminderen en de omgevingskwaliteit verbeteren. Daarom is het onze ambitie dat autoverkeer meer om de stad heen te leiden. Uit verkeersanalyses van Het Wiel en de Gemeente Utrecht blijkt dat deze ambitie prima is te realiseren, maar niet zonder forse ingrepen. Dit vraagt om een aantal knips - een combinatie van de scenario's 1, 2 en 3 inclusief Fris Alternatief - en wellicht ook om een nieuwe verbinding vanuit NW naar Lage Weide. Het vergt zeker ook meer doel(groep)gerichte gedragsverandering. Zie voor een cijfermatige onderbouwing Bijlage 1. Maar ook vraagt de toename van het aantal fietsers - en vooral ook de diversiteit aan type fiets(ers) en hun snelheden - om stevige maatregelen, deels weer volgens 'wiel-principes' zoals om het centrum heen. Het kan beter, door het versimpelen en ordenen van cruciale keuzes. Laten we gaan werken met deze principes: autoverkeer 'buitenom'; inprikkers (= spaken) naar stadsdelen, OV-pleinen en P&R; ook andere routes voor de (snel) fiets; binnenstedelijk verkeer verleiden om OV of fiets te pakken, of te lopen. Hoe meer richting centrum > hoe minder doorgaand verkeer; hoe lager de snelheid voor auto en fiets; hoe lager de parkeernorm voor auto's en voor de fiets daar juist meer parkeerruimte. Ook andere voorstellen voor Noordwest - NRU, WSB, AMS, Ondiep - stagneren. De huidige plannen komen niet verder dan een knip op de Catharijnesingel en hier en daar wat voorzichtig 'knijpen'. B&W erkent ook zelf dat dit geen oplossing biedt voor de mobiliteitsproblemen en kwaliteitsambities voor Noordwest. Op het Westplein, de WSB, de AMS en elders blijft er teveel doorgaand autoverkeer. Het ontbreken van een extra (auto) ontsluiting in NW wordt niet serieus genomen. De spreiding van fiets-routes en gebrek aan fietsparkeren worden onvoldoende toekomstgericht aangepakt. De voetganger blijft kind van de rekening en komt veel te weinig in beeld. De voorstellen voor gedragsverandering - begrenzing (DVM) van het autoverkeer - zijn te weinig doel (groep) gericht en effectief. Kortom: de ambities blijven achter bij de wensen, de mogelijkheden en ook de kansen. We blijven de problemen op elkaar afschuiven, de echte oplossingen voor ons uitschuiven. Zie ook Bijlage 2 met onze inbreng in de RIB van 24 juni en de brief van Het Wiel van 30 juni jl aan B&W en de Gemeenteraad.

*Vier vragen / voorstellen voor nader onderzoek en uitwerking*

1. zorg voor minder doorgaand autoverkeer: maximaal 8.000 auto's ipv 15.000 (en zelfs dat wordt dus niet gehaald); 6.000 - 8.000 auto's op het Lombokplein is mogelijk; en ook op de Graadt van Roggenweg kan het een stuk minder - zie scenario 2 en ook Bijlage 1.

Toelichting:

Het autoverkeer is voor ruim tweederde doorgaand. Als we dat weten te reduceren, dan blijft er volop ruimte voor het (auto) verkeer naar HC en

herkomst of bestemming in de stad, gaat rijden via de Ring. De Ring zijn de snelwegen A2, A12, A27 en de Zuilense Ring op de stad. Ook moet autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de Ring, om alleen het laatste stukje door de stad te rijden. Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer. Het blijkt dat er in de praktijk relatief veel autoverkeer de Graadt van Roggenweg gebruikt als doorgaande route om in de noordoostelijk gelegen wijken te komen, bijvoorbeeld via Weerdsingel of via de Amsterdamsestraatweg. De Verkeersstudie Noordwest heeft aangetoond dat meer knips op stedelijk niveau niet de oplossing zijn. In de Verkeersstudie Noordwest is een extra aansluiting van Noordwest op de snelweg niet verder onderzocht. Het uitgangspunt van deze studie was te zoeken naar oplossingen binnen de bestaand projecten en beleidskaders. Daar hoort nieuwe auto-infrastructuur niet bij. Uit eerdere onderzoeken, zoals het versnellen van de NOUW en het verbeteren van de aansluiting op de A2 is is gebleken dat het effect marginaal is. Daarnaast trekt nieuwe autoinfrastructuur niet alleen verkeer uit de stad maar ook weer nieuw verkeer naar binnen.

binnenstad en ook voor buslijnen; én komt er meer ruimte voor fietser en voetganger. Ook is dan minder asfalt nodig voor busstroken en diverse auto-afslagen, zeker als de toegang naar de parkeergarages / plekken van de Volksbank ea anders wordt geregeld. Of wordt vervangen door autoparkeren op afstand en/of het inruilen van parkeerruimte voor de fiets. Analyses van HC, Movares, Rebel en Royal Haskoning maken keer op keer duidelijk dat het vooral doorgaand autoverkeer is, dat over Graadt van Roggenweg, Westplein gaat, namelijk zo'n tweederde tot driekwart! (iets soortgelijks zien we elders in de stad). Daar zit dus echt de sleutel tot verbetering.

*[punt 2 en 3 gaan over een ander onderwerp en staan verderop in het document; zie paragrafen 2.6 en 2.7]*

4. begin vandaag met gedragsverandering en onderzoek hoe we die effectief kunnen vormgeven; we stellen voor om op korte termijn deze drie manieren te onderzoeken: spreiding van de spits (ook bij fietsers), meer thuiswerken, werken met persoonsgebonden autotraccé-vergunningen. Toelichting: Het zou leerzaam zijn om het mobiliteitsgedrag van specifieke groepen nog beter te analyseren. Dit leert bijvoorbeeld dat meer dan de helft van de auto-ritjes door de stad korter zijn dan 7,5 km. En dat de verkeersproblemen zich vooral tijdens de spits bij fietsers voordoen. Dan liggen deze oplossingen voor de hand: wat meer thuiswerken; gaan spreiden van reistijden - dat is van werk- en onderwijstijden - óók voor fietsers; gaan werken met persoonsgebonden tracé-vergunningen (IT op kenteken). Dit is allemaal redelijk snel te realiseren, doelgroepgericht, effectief, zonder ruimtebeslag, relatief goedkoop. Overleg met onderwijsinstellingen, werkgevers, Jaarbeurs, HC, Centrum Management Utrecht kan veel gaan opleveren. De gemeente zou ook zelf het goede voorbeeld kunnen geven. Dit alles zal - in combinatie met de voorgestelde fysieke maatregelen - helpen om in West en de rest van de stad die zo noodzakelijke, toekomstbestendige 'systeemsprong' handen en voeten te geven. De herinrichting van het Westplein vindt binnen afzienbare tijd plaats. Daar sluit het op korte termijn heel gericht gaan 'oefenen' met methoden van gedragsverandering goed bij aan.

Conclusie: Vatten we deze zienswijze ter afsluiting samen. Onze conclusie is dat we een heel eind op de goede weg zijn, maar dat met name halfslachtige mobiliteitsmaatregelen de investeringen in de kwaliteit en de toekomst van het Lombokplein e.o. blijven bedreigen. Vandaar ons verzoek op een aantal punten aanvullend onderzoek te doen naar betere en meer toekomstgerichte oplossingen. Dat kan, en we moeten vroeg of laat toch die kant op. Dit zou de resultaten en ook de waarde van alle inzet en alle investeringen aanzienlijk vergroten.

#### 4. Gedragsverandering

We zijn inmiddels gestart met onderzoeken naar de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding voor het Lombokplein. In de verdere uitwerking en besluitvorming zal dit verder worden geconcretiseerd. Gedragsbeïnvloeding is een pijler waarop de 15.000 voertuigen per dag voor een deel is gefundeerd, is dus nodig om de 15.000 te halen.

Uiteraard leert de coronacrisis dat thuiswerken een prima alternatief is, mogelijk dat dit de komende jaren een omslag in denken over werken en reizen tot gevolg heeft bij bedrijven en bij personeel. Het is zeker interessant om te zien hoe partners als onderwijsinstellingen, Jaarbeurs, Hoog Catharijne en CMU hiermee om denken te gaan in de toekomst. Van onderwijsinstellingen weten we dat ook al voor de coronacrisis colleges werden gehouden in de avonden om de druk te spreiden (ook in de gebouwen).

Uw voorstel voor een persoonsgebonden vergunning is inziens een voorbeeld van het beter benutten van de beschikbare infrastructuur. Ook in het kader van het nieuwe mobiliteitsbeleid wordt hierover nagedacht. Hierbij wordt gedacht aan een pilot met het bieden van intelligente verkeerstoeegang tot specifieke gebieden voor specifieke doelgroepen op basis van bijvoorbeeld real-time data. Een goede mogelijkheid om ervaring op te doen met gedragsbeïnvloeding vormen straks de werkzaamheden aan de Graadt van Roggenweg en Lombokplein.

- 59 In het proces maken wij ons grote zorgen over de stapeling aan werkzaamheden die plaats gaan vinden. Om te beginnen natuurlijk de werkzaamheden aan de Kanaalstraat/Damstraat zelf. Daarnaast staat er in onze directe omgeving veel te gebeuren, zoals de herinrichting van het Lombokplein/Westplein. Wij maken ons grote zorgen over de bereikbaarheid van ons gebied gedurende deze opeenstapeling van werkzaamheden. Een teruglopende bereikbaarheid en daarmee inkomsten, gedurende de werkzaamheden, zijn voor een beperkte tijd te op te vangen door de ondernemers. Maar bij een stapeling van werkzaamheden zal dat dramatisch uit kunnen pakken voor veel ondernemers, zeker waar er door de corona-periode veel buffers zullen zijn verdwenen bij ondernemers. Dit vraagt afstemming, planning en ook flankerend beleid (en middelen) om gedurende de werkzaamheid de bereikbaarheid (van het winkelgebied) en kwaliteit van de openbare ruimte op (hoog) niveau te houden. Klanten moeten zich ook tijdens de werkzaamheden welkom en veilig voelen. De 2 aansluitende projecten Lombokplein/ Westplein en Damstraat/ Kanaalstraat sluiten momenteel niet goed op elkaar aan. Het lijkt erop dat de projectleiders niet op de hoogte zijn van elkaars plannen, terwijl ze inspraak hebben in dezelfde straat (in dit geval de entree van Lombok (de Damstraat)).
- We begrijpen de zorg voor het moment dat de werkzaamheden uitgevoerd moeten gaan worden. Ook weten we dat het uitvoeren van de werkzaamheden een pittige opgave is. Inmiddels worden de eerste voorbereidingen getroffen om te komen tot een goede fasering en planning. Daarbij moet er zeker rekening worden gehouden met de vele belangen die er in en om dit gebied spelen, zoals de ondernemers, kantoren en bewoners. De afstemming met plannen van andere projecten, zoals de herinrichting Kanaalstraat/ Damstraat maakt daar onderdeel van uit. Met de projectleider van het project Kanaalstraat/Damstraat is afgesproken om hier gezamenlijke uitgangspunten voor te formuleren zodat bereikbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid tijdens de werkzaamheden eenduidig geborgd is en niet per project wisselt. Uiteraard stemmen we deze ook af met betrokken stakeholders, waaronder de winkeliersvereniging. Er heeft in de afgelopen periode al veelvuldig afstemming plaats gevonden over beide projecten, zoals voor de Damstraat en de aansluiting van de Damstraat op de Vleutenseweg.
- 61 *Opgave begrenzen autoverkeer*  
 In de modelberekeningen van de verkeersafwikkeling is uitgegaan van 15.000 motorvoertuigen per etmaal ter plaatse van het Westplein. Uit de berekeningen komt naar voren dat hogere intensiteiten niet kunnen worden afgewikkeld, zonder dat vertraging en lange wachtrijen ontstaan. Naar ons idee zijn forse maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat het autoverkeer daadwerkelijk rond of onder 15.000 mvt/etm uitkomt. Het plan geeft ons vooralsnog weinig vertrouwen dat deze streefwaarde gehaald gaat worden, eenvoudigweg omdat de daarvoor noodzakelijke ingrepen in het plan ontbreken. Bij de Koningsbergerstraat kan een wachtrij van plm. 40 voertuigen worden neergezet, wat een wachttijd van 5 minuten oplevert. Als er (ongewenste) verkeerslichten op de aansluitende kruispunten worden toegepast, kan het verkeer ook daar nog wachttijd krijgen. Stilstaand verkeer voor verkeerslichten is zeer onaangenaam voor de omgeving en daarom ongewenst. Voor verkeer richting 24 Oktoberplein en A2 zijn geen maatregelen op dit plein mogelijk, die moeten al veel verder stroomopwaarts worden getroffen, bij de Oudenoord, de Monicabrug en de Amsterdamsestraatweg. Ook daar is wachtend verkeer zeer ongewenst voor de omgeving. We willen dat ten minste de “knips” uit “scenario 3” van de studie Noordwest worden toegepast, omdat dat het verkeer wél echt begrenst. De wachtrij voor de Koningsbergerstraat moet in elk geval een paar meter vóór de
- In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie zijn verschillende scenario's onderzocht. Het klopt dat er scenario's bij zaten die tot nog minder autoverkeer op het Lombokplein zouden leiden dan 15.000, zoals scenario 3. Scenario 3 leidt tot grote problemen op netwerkniveau elders in de stad en op de Ring en is vanuit economisch perspectief ook niet haalbaar gebleken. Er is daarom gekozen voor een variant waarbij we uitgaan van op termijn 15.000 voertuigen per gemiddelde werkdag op het Lombokplein.

kruising/oversteek worden neergezet, zodat fietsers deze ongeregelde kruising vlot over kunnen steken.

61	<p><i>Afslag stadskantoor</i></p> <p>Uit de berekeningen komt naar voren dat de afslag naar het Stadskantoor leidt tot een wachtrij van fietsers. We willen u in overweging geven om de inrit daadwerkelijk 30 meter te verschuiven, overeenkomend met wat in de modelberekeningen is toegepast. Dat is ook noodzakelijk als de afslag zonder verkeerslicht wordt uitgevoerd, omdat autoverkeer dan voorrang moet verlenen aan de fietsers. De korte afstand tot de Van Sijpesteijnkade staat met twee wachtende auto's al vol. Een grotere afstand tot die kade is daarom nodig.</p>	<p>Het is de bedoeling om de aansluiting in zuidelijke richting te verschuiven. Het niet regelen leidt er toe dat het autoverkeer niet goed de parkeergarage kan bereiken. En dat uitgaand verkeer er niet makkelijk uit kan rijden. Bij het uitwerken van de kruising wordt dit nader bekeken. In de praktijk kan straks bekeken worden op welke momenten van de dag de verkeerslichten in werking moeten zijn, bijvoorbeeld alleen tijdens de spitsuren.</p>
----	---	--

### 2.3 Gebruik en beheer openbare ruimte

#### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

#### Antwoord

6	<p>Om de leefbaarheid te garanderen van het Lombokpark en de strook langs de Leidse Rijn zou het ook goed zijn mensuren op te nemen in de plannen. Mensuren voor onderhoud, beheer, toezicht en handhaving, reiniging. Het strookje langs de Leidse Rijn is momenteel al een grote vuilnisstrook. Met de toename van het aantal gebruikers zal dat ook toenemen. Stenen zonder toezicht bestaan alleen op Artist Impressions.....</p>	<p>Bij herinrichtingsprojecten wordt er standaard een doorvertaling gemaakt naar de begroting van onderhoud en beheer. De oever en het voetpad langs de Leidse Rijn tussen de Damstraat en het Molenpark is in zelfbeheer bij een bewonersgroep. Het merendeel van het vuilnis in die strook is een gevolg van de aanwezigheid van de ondergrondse containers op de hoek met de Damstraat waar vaak vuilnis naast wordt gelegd. Als onderdeel van dit project worden die containers verplaatst naar een andere locatie, dus zal er langs de oever van de Leidse Rijn minder overlast zijn van weggewaaide vuilnis.</p>
11	<p>Als voormalig bewoner van Lombok en huidig bewoner van Utrecht ben ik blij om te zien dat dit er gaat komen. Wat ik mis in de plannen is ruimte voor bewegen en specifiek skateboarden. Het Lombokplein en andere open ruimtes in de plannen bieden perfect de gelegenheid om een mooi skatepark en/of skateplekken te realiseren op een centrale locatie in de stad. Het succes van het skatepark op Jaarbeurs laat zien dat dat een goede aanvulling is op de stad.</p>	<p>Het tijdelijke skate- en sportpark op het Jaarbeursplein is in eerste instantie gerealiseerd voor een periode tot de afgelopen zomer. De huidige plannen voor het Jaarbeurspleingebouw, welke komt op de locatie van het tijdelijke skate- en sportpark, zijn vertraagd. Het skate- en sportpark blijft daarom langer liggen, het is nog afwachten voor hoelang dit mogelijk is. Wij onderzoeken diverse nieuwe locaties, hierbij is het Lombokplein momenteel geen optie vanwege het gebrek aan voldoende ruimte en de ambities om hier een groene verblijfsplek van te maken. Dit Lombokpark wordt te zijner tijd samen met omwonenden/bewoners Lombok ingericht; indien men dan behoefte heeft aan kleinschalige sport/beweeg voorzieningen, is dat een optie.</p>

- 23 Er worden voor het wonen en leefbaarheid in het gebied een aantal doelgroepen genoemd. Maar de jongeren worden hierin vergeten. Het zou fijn zijn als er ergens een plek zou zijn waar jongeren na 22 uur kabaal kunnen maken zonder dat er iemand last van heeft. Er wordt veel recreatieruimte gemaakt aan de noordzijde van het water. Dat is heerlijk, maar onze ervaringen rond de sluis is niet zo positief. Na 22 uur is het een grote zuip, pis en poepplek met veel lawaai en muziek. Daardoor is het voor de bewoners onleefbaar geworden. En voor de politie niet te handhaven. En met dit plan krijgt de boa en politie het nog veel drukker met handhaven.
- Om de overlast als gevolg van de recreatiedruk aan het Merwedekanaal een halt toe te roepen is inmiddels een aantal maatregelen getroffen zoals extra gemeentelijk toezicht, aangepaste bebording en een bloemenperk langs de Keulsekade. Daarnaast wordt nu ook gewerkt aan aanpassingen van de groenstroken aan de Kanaalweg en vindt overleg plaats met Rijkswaterstaat over het afsluiten van de landtongen in dit gebied. Er is geen andere plek in de wijk of in het projectgebied waar jongeren heen kunnen na 10 uur 's avonds.
- 29 Ik ben het zeer oneens met slechts deels openbaar toegankelijke tuinen. Maak er volledig (niet afsluitbare) parken van het beoogde groen. En ook geen uitbreiding van terras voor het hotel. Want meer mensen die op een kleine oppervlakte moeten wonen (er komen woningen bij) moet je ook veel meer groen aanleggen en openbaar houden. Een terrastuin verandert binnen no-time in een geconfisceerd terras van het hotel waar je dan alleen nog mag zitten indien je van het hotel diensten afneemt. De beperkte ruimte die er is is van iedereen niet van bedrijven of hotels. Gemeente moet zich schamen voor de waardeloze plannen om het stationsgebied vol te bouwen. Wettelijk gezien zodra er een hek om een tuin heen staat, terras is, of een binnentuin wordt omdat het volledig omsloten is met woning/gebouw dan kunnen de huurders of eigenaren opeens eisen stellen en de boel afsluiten. Er is dus ons bewoners voor gelogen over het openbaar toegankelijke karakter van die tuinen/groen rond het hotel. Want afsluitbaar is niet openbaar toegankelijk. Er staat toch geen hek om de Singelparken heen? Nou dus hier ook niet met hekken komen of binnentuintjes die straks ivm overlast, rommel of mensen die daar 's avonds zitten gewoon afgesloten gaan worden. Bewoners worden gewoon voorgelogen in dit verhaal over openbaar groen/park.
- De grond is in eigendom van de gemeente, dus bij de gronduitgifte worden expliciete afspraken gemaakt over onder andere de semi openbaarheid van de tuin en de percentages groen versus terras. Zie voorbeelden elders in de stad van semi openbare tuinen (bijvoorbeeld in de binnenstad).
- 30 Ik ben nog wel benieuwd naar de ideeën om het straatvuil op de oevers van de Leidsche Rijn tegen te gaan. Gelukkig wordt wegwerpplastic verboden volgend jaar. Een systeem waarbij zwerfafval in de goot belandt en dan gescheiden wordt zou prachtig - misschien ook onbetaalbaar - zijn. Ik hoop dat het allemaal vlot goedgekeurd en uitgevoerd zal worden. Succes!!!
- Dank voor de positieve reactie.  
Voor de inhoudelijke vraag, zie hierboven het antwoord bij reactie 6.

- 59 Het winkelgebied Kanaalstraat (Damstraat/Moskeeplein) kijkt uit naar alle ontwikkelingen in de buurt. Er gaat veel veranderen en dat geeft nieuwe kansen. Hierbij zien wij alleen ook bedreigingen en uitdagingen die op ons afkomen. In de planvorming vinden wij dat daar nog niet altijd voldoende aandacht voor is. Ten aanzien van de ontwikkeling rondom het Lombokplein maken wij ons over de volgende zaken zorgen:
- De aansluiting op de herontwikkeling Lombokplein van de Damstraat/Kanaalstraat is voor ons een zorg en aandachtspunt. De Verlengde Damstraat wordt straks één straat met de huidige Damstraat. Dit is de (nieuwe) entree van ons winkelgebied. Een eenduidige inrichting die kwalitatief en uitnodigend is, is belangrijk voor de gehele Damstraat (inclusief de verlengde Damstraat). Het moet ook duidelijk zijn dat dit de entree is van het winkelgebied.
  - Op de hoek bij de Leidsekade/Damstraat (Damstraatbrug) zouden mogelijk ondergrondse afvalcontainers (kunnen) gaan komen. Dat is voor ons zeer onwenselijk gezien dat dit juist de mooie verblijfsplekken zijn in de straat, die het winkelgebied kwalitatief kunnen versterken bij de herinrichting.
  - Er staan nu vlaggen (eigendom winkeliersvereniging) op de brug (ingang Damstraat). Wij gaan ervanuit dat deze hier in de buurt terug kunnen komen, dan wel dat er een alternatief mogelijk wordt gemaakt.
- In de plannen is rekening gehouden met de nieuwe entree van het winkelgebied Lombok:
    - De inrichting van de Verlengde Damstraat wordt als aanloopstraat afgestemd op de herinrichting van de Damstraat. Hiermee zorgen we voor eenduidigheid in het straatprofiel.
    - Voorzieningen in de plint (atelierruimtes in het Hotelblok) en voorziening op de hoek Leidseweg / Verlengde Damstraat geven een introductie op het winkelgebied.
    - De Damstraatbrug kan als nieuwe duidelijke entree van het winkelgebied gaan functioneren: door de brug wordt de entree / overgangsmoment naar het winkelgebied extra benadrukt.
  - De containers die op de hoek Leidsekade/Damstraat zijn geprojecteerd worden verplaatst naar een andere locatie in de Verlengde Damstraat.
  - De vlaggen of een alternatief worden in overleg met de winkeliersvereniging ingepast in het ontwerp in de volgende fase van planontwikkeling (VO fase). Dit zullen wij expliciet opnemen in het PVE.

## 2.4 Graadt van Roggenweg

### Reactie belangstellenden op concept PVE/FO

### Antwoord

- |    |  |   |
|----|--|---|
| 16 | <p>1. Verdwijnen ventweg. Ik had begrepen van medebewoners dat tijdens een inspraakavond bewoners aangaven de ventweg te willen behouden. De ventweg wordt op dit moment gebruikt door kinderen om te spelen, maar vormt ook een mooie afscheiding van de (drukke) doorlopende weg. Ook wordt deze weg gebruikt door post en maaltijdbezorgers, laden en lossen, klusjesmannen van de woningbouwvereniging, ophalen van minder mobiele mensen etc. Hoe krijgt dit vorm als de ventweg verdwijnt? Auto's/personen die bij deze flats moeten zijn zijn gemiddeld meer tijd kwijt omdat de woningen 4 hoog zijn zonder lift. Zoals op de plattegrond op <a href="http://utrecht.nl/lombokplein">utrecht.nl/lombokplein</a> te zien is bestaan de sociale huurflats aan de Graadt van Roggenweg 136 woningen (nog zonder de laagbouw). Het is dus een komen en gaan op de ventweg en ik vraag me af hoe praktisch het is als de ventweg verdwijnt.</p> <p>2. Ik maak mij ernstige zorgen over de parkeerdruk. Als uitgangspunt voor de herinrichting is een meting uit 2016 genomen. Inmiddels zijn we 4 jaar verder en is de parkeerdruk de afgelopen jaren enorm</p> | <p>1. Met het toevoegen van een extra fietspad en extra groen is de ventweg komen te vervallen. Met deze ruimte ontstaat meer ruimte om te spelen op een trottoir in plaats van op een ventweg, waar ook snelverkeer kan rijden. Om de Graadt van Roggenweg een uitstraling te geven van een weg waar 30 km/u wordt gereden is het parkeren langs de rijbaan bedacht. Naast het parkeren is rekening gehouden met meerdere laad-losplekken ter hoogte van de portieken voor het ophalen van mindervaliden en maaltijdbezorgers.</p> <p>2. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is gebaseerd op het meest recente onderzoek, te weten uit 2016. Op meerdere momenten van de week is er geteld hoeveel parkeerders er in het plangebied stonden geparkeerd. Van de 152 parkeerplaatsen op de parallelwegen van de Graadt van Roggenweg waren er op het drukste moment 91 bezet. Dit betekent dat er 61 parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Daaruit blijkt dat met 90 parkeerplaatsen op het drukste moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Echter we begrijpen dat dit onderzoek inmiddels 4 jaar oud is en dat de parkeerdruk kan zijn veranderd. In de</p> |
|----|--|---|



toegenomen. Deels doordat meer bewoners een auto bezitten, deels doordat de omliggende kantoren meer gebruik zijn gaan maken van de aanwezige parkeerplekken, deels door de toename van evenementen in de buurt. In de planning wordt gesproken over een realisatie van 90 parkeerplekken. Mijn vraag is hoeveel parkeerplekken er effectief zullen verdwijnen. Daarnaast wil ik weten in welke mate de parkeerdruk zal toenemen. Er worden immers een 400 tal woningen bijgebouwd met slechts 65 plekken in een ondergrondse garage. Gaan deze bewoners ook toestemming krijgen voor een parkeervergunning? Daarnaast vraag ik mij af wat het effect zal zijn van een reductie in parkeerplekken op de wijk Leidseweg en omgeving. Hoeveel parkeerplekken zijn daar nu en hoeveel worden dat. Hoeveel parkeervergunningen zijn er nu voor deze wijk uitgegeven?

3. Er zal een groot aantal parkeerplekken worden verplaatst. Waar deze eerst bij de woningen aan de Graadt van Roggenweg lagen zullen deze voor veel woningen op grotere afstand komen te liggen. Aangezien de woningen tot 4 hoog zijn zonder lift vraag ik mij af of er afdoende de mogelijkheid komt tot laden en lossen en/of kort parkeren.

4. Veiligheid van de parkeerplekken. Als ik naar de afbeeldingen kijk dan vraag ik mij af of er vanuit de woningen wel afdoende zicht is op geparkeerde autos. Er is in deze buurt behoorlijk wat overlast van oa zwervers en hangjongeren die ongemerkt hun slag kunnen slaan als deze auto's minder zichtbaar zijn voor bewoners.

5. Bereikbaarheid van de parkeerplekken. Ik kom niet helemaal wijs uit het rondje wat ik kan rijden als er geen parkeerplekken beschikbaar zijn. Door het eenrichtingsverkeer op veel plekken vraag ik mij af hoe groot deze ronde gaat zijn.

6. Ik zie op de afbeeldingen geen fietsenstallingen. Naast fietsstallingen voor bewoners zijn deze ook noodzakelijk voor de tram en bushaltes.

7. Is er afdoende rekening gehouden met autos die willen keren over de trambaan? Nu is het zo dat bijna dagelijks trambestuurders hard op de rem moeten trappen omdat ze anders een kerende auto scheppen. Ik zie dat er stoplichten komen, maar gezien het aantal rood rijdende autos in deze straat (op ad.nl zag ik een berekening dat er 3 autos per uur! worden geflits op de Graadt van Roggenweg.) vraag ik mij af of deze afdoende zijn om ongelukken te voorkomen.

8. Op de plattegrond zijn groene streken te zien tussen het fietspad en de portieken van de flats. Wat zijn dit precies? Hoe groot is dit gedeelte (stoep)?

9. Bij welk profiel wordt begonnen met de plannen Westplein/Graadt van Roggenweg? Wat kunnen we als bewoners van dit proces verwachten qua overlast?

10. Is het mogelijk de bewoners van deze flats meer informatie te geven, in papieren vorm? Zoals bekend wonen er veel kwetsbare mensen in

VO-fase (of daarna) wordt de dan aanwezige parkeerdruk op de Graadt van Roggenweg door bewoners bekeken en gecheckt aan de uitgangspunten. Er is sprake van in totaal 423 reguliere parkeerplaatsen in dit rayon die bestemd zijn voor het parkeren met een parkeerticket en/of een parkeervergunning. In het rayon zijn 285 parkeervergunningen voor bewoners uitgegeven (2020).

De ambitie in dit project is zo weinig mogelijk parkeerplaatsen te bouwen. Het parkeerbeleid maakt maatwerk mogelijk in dit gebied: zoals het richten op doelgroepen met een laag autobezit, maximaal faciliteren van deelmobiliteit, parkeren op afstand en gebruik maken van parkeercapaciteit in bestaande garages die niet gebruikt wordt. Bewoners van de nieuwbouwblokken kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning voor de omliggende straten.

3. Zoals bij punt 1 aangegeven komen er langs de Graadt van Roggenweg mogelijkheden voor laden en lossen. Uiteraard kan dat ook op een reguliere parkeerplaats.

4. We begrijpen de zorg over het zicht op de voertuigen als deze langs de Graadt van Roggenweg staan geparkeerd in plaats van op de ventweg. Door de parkeerplaatsen langs de rijbaan te plaatsen is er door passerende automobilisten ook relatief veel sociale controle.

5. Parkeerplaatsen tussen de Koningsbergerstraat en Sowetobrug zijn bereikbaar via de kruising Koningsbergerstraat. Vanaf die kruising is de parallelweg bereikbaar. De parkeerplaatsen tussen de Croeselaan en de Koningsbergerstraat zijn bereikbaar via de kruising Croeselaan.

6. Het klopt dat er een aantal fietsenklemmen aan de Graadt van Roggenweg staan voor tramreizigers en bij de woningen voor bewoners. De eis om deze plekken weer in te passen is per abuis niet opgenomen in het PvE; dit passen we aan.

7. De kruising van de Graadt van Roggenweg met de Koningsbergerstraat wordt een volledige kruising, dus ook geschikt voor autoverkeer dat linksaf slaat. De kruising is met verkeerslichten geregeld, dus keren is ook mogelijk. Het probleem in de huidige situatie is dat men nu niet linksaf mag slaan over de trambaan. Dus in de huidige verkeerslichtenregeling is geen rekening gehouden met illegaal linksafslaand autoverkeer. Men slaat linksaf terwijl de tram ook mag doorrijden. Dat veroorzaakt in de huidige situatie de gevaarlijke situaties. We onderzoeken nog met het Openbaar Ministerie (eigenaar van de flitspalen) of de flitspalen moeten blijven staan.

8. De groene streken geven aan dat er groen wordt toegevoegd. De precieze invulling is in dit stadium van het plan nog niet aangegeven. Dat komt in de volgende fase. Bewoners worden hierbij betrokken.

9. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe de werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals op welke locatie we beginnen met de werkzaamheden en welke fases er zijn. Wel kunnen we aangeven dat er sprake zal zijn van enige overlast als gevolg van de werkzaamheden, bijvoorbeeld als delen van de Graadt van Roggenweg

deze flats en ik vraag me af of zij in de mogelijkheid zijn zich te kunnen inlezen en op zoek te kunnen gaan naar de juiste informatie (zoals de gigantische plattegrond).

niet meer beschikbaar zijn. Tegen de tijd dat de volgorde van de werkzaamheden bekend is worden bewoners daarover geïnformeerd.

10. Naar aanleiding van uw reactie hebben wij tijdens de inspraaktermijn folders en grote plattegronden beschikbaar gesteld die u in diverse portieken hebt opgehangen. Dank voor het signaal!

21 We maken ons zorgen over de stadsstraat foto nr 6 aan de Graadt van Roggenweg. Nu kunnen op het eerste gedeelte van deze ventweg (Westpein tot aan het Parkje) 48 auto's parkeren. Straks moeten de mensen over de Graadt van Roggenweg rijden en dan in parkeren. Dit vinden wij een slecht idee. Het is gevaarlijk en er ontstaan files. In plaats van minder luchtvervuiling krijgen we dan meer luchtvervuiling. Door dit langsparkeren verdwijnen er ook veel parkeerplekken. Het is ook een vreemd plan om van die ventweg een 2 richting fietspad te maken. Dit wordt dan een heel klein stuk breed fietspad want bij de Paul Kruger brug blijft er maar 80cm over. Waarom hier niet auto te gast en met de huidige parkeerplekken. De bewoners van de Leidsche poort kunnen dan rustig en veilig inparkeren. Er vervalt 1 rijstrook dus er blijft voldoende ruimte over voor mooi groen. De oudere bewoners van de Leidsche poort willen ook graag een kort parkeerplek voor de deur voor ophalen en wegbrengen.

Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is gebaseerd op het meest recente onderzoek, te weten uit 2016. Op meerdere momenten van de week is er geteld hoeveel parkeerders er in het plangebied stonden geparkeerd. Van de 152 parkeerplaatsen op de ventweg waren er op het drukste moment 91 bezet. Dit betekent dat er 61 parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Daaruit blijkt dat met 90 parkeerplaatsen op het drukste moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Echter we begrijpen dat dit onderzoek inmiddels 4 jaar oud is en dat de parkeerdruk kan zijn veranderd. In de VO-fase (of daarna) wordt de dan aanwezige parkeerdruk op de Graadt van Roggenweg door bewoners bekeken en gecheckt aan de uitgangspunten.

Parkeren langs de rijbaan hoort bij een 30 km/u inrichting. Even wachten bij een inparkerend voertuig hoort daar bij, dat gebeurt ook langs wegen waar 50 km/u mag worden gereden. Daarnaast is er sprake van relatief brede parkeerplaatsen, te weten 2 meter breed met daarnaast nog een strook van 0,50 meter tussen de rijbaan en de parkeerstrook. Er is voldoende ruimte om te manoeuvreren en in-uit te stappen.

Op de Sowetobrug (door u de Paul Krugerburg genoemd) komt een fietspad terug van 3 meter breed voor fietsers in twee richtingen.

Naast het parkeren is rekening gehouden met meerdere laad-losplekken, voor het ophalen en wegbrengen ter hoogte van de portieken.

34 Ik heb als bewoner van Graadt van Roggenweg te horen gekregen dat de Gemeente Utrecht van plan is om Lombok en in het bijzonder de Graadt van Roggenweg opnieuw in te richten. Ik ben met een bepaalde punt niet eens, namelijk het feit dat de parallelweg van de Graadt van Roggenweg met huisnummer 53-97 wordt vervangen door een fietspad en de parkeerplekken die worden verplaatst. Ik, als eigenaar van een auto, ben het hier niet mee eens. Door de parkeerplekken te verplaatsen naar de grote weg is voor mij geen goed idee. Parkeerplek hier is niet gratis en dan nog eens verder weg mijn auto plaatsen is iets waar ik het niet mee eens ben.

Zie de beantwoording van reactie 21 hierboven.

<p>46 <i>Tuinzones langs gevels</i> Op pagina 34 van de conceptplannen wordt opgemerkt dat langs de Graadt van Roggenweg tuinzones langs de gevels zouden komen. Gelet op deze beschrijving en de hierbij gevoegde afbeelding, lijkt dit mede betrekking te hebben op ons perceel. Ook over deze opmerking ontvangen wij graag een toelichting op de bedoeling van uw gemeente en verzoeken wij u in de tekst te verduidelijken dat het niet mogelijk is om zonder instemming van de betrokken eigenaren (waaronder ons) groenvoorzieningen op eigen grond te realiseren.</p>	<p>Op pagina 34 van de conceptplannen wordt opgemerkt dat langs de Graadt van Roggenweg tuinzones langs de gevels komen. Deze tuinzones worden aan de zijde van de woningen gerealiseerd als onderdeel van het project. De groene zone langs de kantoren zijn er deels al en bevinden zich inderdaad buiten het plangebied en (deels) op uw terrein. Op pagina 56 van het PvE staat vermeld dat waar mogelijk de bestaande tuinen bij de kantoren uitgebreid worden, overgangen van openbaar naar privé verzacht worden en ook aan de andere gebouwen (gevel)tuinen toegevoegd worden. Over deze ambitie zijn wij reeds met u en de huurders van uw kantoor in gesprek geweest. Wij zijn in de veronderstelling dat dit een gezamenlijke ambitie is. Vanzelfsprekend realiseren wij geen groenvoorzieningen op particulier terrein zonder overleg en toestemming van betrokken eigenaren. We zullen het voor volledigheid explicieter duiden op pagina 56 van het PvE.</p>
<p>50 <i>Afvalcontainers ter hoogte van Graadt van Roggenweg 67-69:</i> In de huidige situatie zijn er op de hoek van de Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg drie ondergrondse containers (glas, papier, plastic), ter hoogte van Graadt van Roggenweg 35 twee restafval containers, en ter hoogte van Graadt van Roggenweg 81 twee restafval containers. In het concept komen hier slechts vier containers voor terug ter hoogte van Graadt van Roggenweg 67-69. Wij denken dat dit te weinig containers zijn en dat de plaatsing op een onpraktische plek is. Onze ervaring is dat er nu al regelmatig afval naast de containers wordt geplaatst, (met name bij de glas, papier, plastic) en wij denken dat dit op de stoep voor overlast en onveilige situaties zal gaan zorgen. Tevens is onze ervaring met de restafval containers ter hoogte van 81 dat deze nu al vaak overbelast zijn en er zeer vaak een van de twee containers kapot/onbruikbaar is. Het lijkt ons veel handiger om de containers allemaal op de hoek van de Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg te plaatsen op de plek van het huidige recyclestation. Hier zal los geplaatst afval niet direct de parkeerplaatsen, fietsstraat en stoep blokkeren. Bovendien zijn de containers dan ook wat beter bereikbaar voor de bewoners van Graadt van Roggenweg 27-57.</p> <p><i>Parkeerplaatsen achter woonblok Graadt van Roggenweg 59-75:</i> In de concept tekening zijn een elftal parkeerplaatsen ingetekend in het straatje tussen woonblok Graadt van Roggenweg 59-75 en de Hogeschool. Hoewel dit er op papier mogelijk haalbaar uit ziet, verwachten wij dat dit in de praktijk niet goed uit zal pakken. Allereerst zijn wij er als bewoners niet blij mee dat wij nu ook aan de achterkant van het huis hierdoor extra autoverkeer zullen krijgen. Wij wonen al aan een van de drukste en meest vervuilende wegen van Utrecht. Hierdoor is het qua luchtkwaliteit en geluidsoverlast eigenlijk nauwelijks mogelijk om aan de voorzijde van het huis (kant Graadt van Roggenweg) te</p>	<p><i>Afvalcontainers</i> In de huidige situatie staan er 7 containers langs de Graadt van Roggenweg, doordat 4 restcontainers worden vervangen door 2 perscontainers (meer inhoud) komen er in de toekomstige situatie 5 containers terug.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De 2 restafval containers ter hoogte van nr. 35 worden vervangen door 1 perscontainer ter hoogte van nr. 11.</li> <li>- De huidige drie containers (glas, papier, plastic) op de hoek van de Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg worden verplaatst naar nr. 67-69.</li> <li>- De 2 restafvalcontainers ter hoogte van nr. 81 worden vervangen door 1 perscontainer en verplaatst naar nr. 67-69.</li> </ul> <p>Over de exacte locatie van de containers kan in de volgende fase in afstemming met bewoners worden geoptimaliseerd; waarbij de aanwezige k&amp;l in de ondergrond bepalend zijn.</p> <p><i>Parkeerplaatsen</i> Het parkeren in de zijstraat van de Koningsbergerstraat betreft 7 parkeerplaatsen. Dit is een zeer gering aantal parkeerplaatsen dat er in deze straat bijkomt. Dit zal ons inziens niet tot extra overlast leiden.</p>

luchten en is onze achterzijde van het huis de enige plek waar dit momenteel nog enigszins kan. Extra vervuiling (langzaam rijdende en startende auto's) en herrie (startende auto's, auto-alarmen, getoeter bij opstoppingen) is voor ons dus zeer onwenselijk. Door de bebouwing is de akoestiek in dit stuk zo dat geluiden uit de steeg sterk doorgalmen. Hierbij moet ook nog worden opgemerkt dat, waar wij aan de voorzijde van het huis redelijk geluidswerend dubbel-glas hebben, dit aan de achterzijde simpel enkel glas is, dus elke toename van geluid hier veel sterker ervaren wordt. Naast de luchtkwaliteit en geluidsoverlast zien wij ook meer praktische bezwaren. Het stuk is nu al een aanrijdroute voor de eigen parkeerplaats van de Hogeschool, ingang tot de garageboxen 11G1-18 en de ingang van het straatje dient als de laad-en-los plaats van de Hogeschool. In het tijdsblok tussen 7:30 en 9:30 is het straatje ter hoogte van nr. 59 en 11G op doordeweekse dagen gemiddeld zo'n 30 minuten goeddeels geblokkeerd door een grote vracht/koelwagen. Op drukkere tijdstippen voor de hogeschool (met name 's ochtends en eind van de middag) ontstaat er hier nu al regelmatig filevorming. Als hier ook nog een algemeen toegankelijke parkeerstrook bij komt zal het aantal auto's dat hier komt zoeken naar een plek sterk toenemen, terwijl de nu al beperkte manoeuvreerruimte door de nieuwe parkeerplaatsen sterk afneemt.

*Verkeerssituatie kruispunt Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg (profiel 3):*

In de huidige tekening is niet duidelijk te zien hoe de stoplicht-situatie precies wordt rond dit kruispunt, dus misschien dat ik hier enkele verkeerde aannames doe. Wat mij zorgen baart is dat verkeer dat uit de Koningsbergerstraat komt en de Graadt van Roggenweg op wil (richting Oog in Al/Kanaleneiland) twee opties lijkt te hebben: 1) de naar wat ik verwacht correcte route, direct de Graadt van Roggenweg op, waarbij na de stopstreep en twee sets van haaiantanden (1 voor fietspad en 1 voor weg) de weg opgedraaid kan worden 2) sluiproute over fietspad/'auto-te-gast'-parallelweg. Hoewel de aanwezigheid van fietsers het gebruik van de sluiproute hopelijk zal ontmoedigen, vrezen wij dat er zeker op drukkere momenten best wat automobilisten zullen zijn die het fietspad graag gebruiken om 100 meter langzaamrijdend verkeer te passeren en ter hoogte van nr.85 pas op de hoofdweg in te voegen. De Koningsbergerstraat fungeert nu al als uitlaat voor verkeer uit Lombok die via de JP Coenstraat en het bruggetje hier de weg de stad uit (of richting Kanaleneiland) zoeken. Ook in de nieuwe plannen lijkt dit nog steeds een geldige route te zijn. We merken dat zowel de hoofdweg als de huidige parallelweg vaak gebruikt worden als optrekstrook en op sommige tijdstippen meer op een racebaan lijkt dan een openbare weg. Als de nieuwe parallelweg ook zal fungeren als primaire doorgaande

*Verkeerssituatie kruispunt Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg*

De kruising Koningsbergerstraat – Graadt van Roggenweg wordt met verkeerslichten geregeld, zoals nu ook het geval is. Daarmee is de verkeerveiligheid voldoende aanwezig.

Het gebruik van de parallelweg (fietsstraat) als het (heel) druk is, is niet voor 100% uit te sluiten. We schatten deze kans erg laag in want er liggen hier op de Graadt van Roggenweg twee rijstroken, terwijl voor de kruising met de Koningsbergerstraat het autoverkeer op de Graadt van Roggenweg op één rijstrook aan komt rijden, dus na de kruising met de Koningsbergerstraat ontstaat meer capaciteit voor het autoverkeer. Daarnaast moet het van de parallelweg komende autoverkeer weer voorrang verlenen aan autoverkeer op de hoofdrijbaan. Als het druk is zal autoverkeer op de parallelweg moeten wachten.

Het Openbaar Ministerie (OM) is de eigenaar van flitspalen in Nederland en bepaalt of flitspalen er komen. De gemeente Utrecht kan als wegbeheerder wel een verzoek doen bij het OM, maar justitie beslist. We gaan er in het ontwerp van uit dat het weggedrag past bij de inrichting, dat is voor het ontwerp een belangrijk uitgangspunt. Mocht in de praktijk blijken dat flitspalen nodig zijn (er staan er nu twee bij de kruising met de Koningsbergerstraat) wordt dit besproken met het OM en de politie.

fietsroute dan kan dit zeer gevaarlijke situaties gaan opleveren. Wij hopen dat jullie dit middels juiste inrichting van het kruispunt en afstemming van de stoplichten, en wat ons betreft ook ruime uitbreiding van het aantal flitspalen in de juiste banen kunnen leiden.

- 58 Worden de parkeerplekken op de Graadt van Roggenweg verwijderd en komen er fietspaden daar of blijft de huidige parkeergelegenheid voor de deur nog bestaan.  
Worden onze woningen ook een keer vernieuwd want wij wonen in een gebouw van 1955. Er vormt zich steeds schimmelaanslag op de muren en plafond van onze woning. Wij ventileren alles heel goed maar dat helpt niet wij hebben zovaak nu het huis geveerd en dat ook nog eens met speciale verf maar het schimmel komt gewoon weer terug wij willen dat er wat aan gedaan word . Wij zijn niet de enige , heel veel mensen klagen hierover maar er word niks gedaan. Wc en de badkamer is heel erg verouderd. Zelfs in onze slaapkamers zijn er schimmelplekken. Elke dag staan de ventilatieroosters aan. Wij willen dan er wat aan gedaan word aan het flatgebouw aan de graadt van roggeweg. Wat wij ook niet begrijpen is dat gebouwen in overvecht van 1969 wel geheel gerenoveerd worden maar onze gebouw van 1955 niet. Dit begrijpen wij niet onze huizen zijn veel ouder en in slechte toestand. Heel veel burens hebben hetzelfde probleem. Graag horen wij of jullie iets voor ons kunnen betekenen.
- Met het toevoegen van een extra fietspad en extra groen is de ventweg bij de Graadt van Roggenweg tussen Leidse Poort en de Koningsbergerstraat komen te vervallen. Met deze ruimte ontstaat meer ruimte om te spelen op een trottoir in plaats van op een ventweg, waar ook snelverkeer kan rijden.  
Om de Graadt van Roggenweg een uitstraling te geven van een weg waar 30 km/u wordt gereden is het parkeren langs de rijbaan bedacht. Naast het parkeren is rekening gehouden met meerdere laad-losplekken voor onder andere het ophalen van mindervaliden en maaltijdbezorgers.  
Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is gebaseerd op het meest recente onderzoek, te weten uit 2016. Op meerdere momenten van de week is er geteld hoeveel parkeerders er in het plangebied stonden geparkeerd. Van de 152 parkeerplaatsen op de ventweg waren er op het drukste moment 91 bezet. Dit betekent dat er 61 parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Daaruit blijkt dat met 90 parkeerplaatsen op het drukste moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Echter we begrijpen dat dit onderzoek inmiddels 4 jaar oud is en dat de parkeerdruk kan zijn veranderd. In de VO-fase (of daarna) wordt de dan aanwezige parkeerdruk op de Graadt van Roggenweg door bewoners bekeken en gecheckt aan de uitgangspunten.  
Naar aanleiding van uw reactie over de slechte staat van u woning hebben wij u reeds separaat geïnformeerd en geadviseerd om contact op te nemen met de eigenaar van de woningen.
- 63 Wij zien aan de plannen dat de parkeerplekken voor ons deur verdwijnen en fietspad komt. Wij zijn daar niet mee eens.  
1. als ik mijn deur uitkom met mijn kleine kind en er rijden daar allemaal honderden fietsers is dit levensgevaarlijk ook u weet dat door de toenemende fietsers in Utrecht er de laatste jaren veel dodelijke ongelukken met fietsers hebben toegenomen.  
2. Hoe moet ik mijn zware boodschappen vanaf de auto naar de 3e etage via de trap (er is geen lift aanwezig) naar boven meenemen als ik ruim honderd meter moet lopen? Daarnaast koop ik ook spullen voor het huis zoals een bank/wasmachine, kast en ook deze goederen moet ik dan minimaal honderd meter sjouwen om voor mijn deur deze goederen naar boven te brengen. Ik hoop u niet uit te leggen wat voor desastreuze gevolgende de plannen van de gemeente voor de graadt van roggeweg heeft in dit geval wordt het wonen in mijn huis onmogelijk. Daarnaast is het praktisch onmogelijk om goederen naar mijn huis te vervoeren want met dit plan zou het betekenen dat ik minimaal honderd
- Zie de beantwoording van reactie 58 hierboven.
- In aanvulling daarop:  
1. Tussen uw deur en het fietspad ligt een relatief breed trottoir, waarop veel ruimte is voor groen. Deze groenvoorzieningen worden ontworpen in overleg met bewoners en kunnen tevens dienen ter afscheiding van het fietspad.  
2. Naast het parkeren is rekening gehouden met meerdere laad-losplekken, voor het ophalen en wegbrengen van bewoners en of boodschappen ter hoogte van de portieken.

meter moet lopen om producten/goederen te vervoeren naar mijn woning.

3. Achter on op de Leidseweg waren wij al tegen een fietsstraat met de hele buurtbewoners en deze is toch doorgedrukt. We kunnen niet eens meer normaal lopen op de Leidseweg door de razende toestroom van fietsers die denken dat ze de tour de France aan het rijden zijn. Ook dit is levensgevaarlijk voor ons kind en andere kleine kinderen die bij ons in de straat wonen. Nog een fietstraat en deze aan de Graadt van Roggenweg zou betekenen dat er bijna helemaal geen ruimte meer zal zijn voor overstekende voetgangers. Wij hebben dan VOOR en ACHTER ons een fietsstraat. Waar wij als voetgangers niet eens tussen komen om over te steken.

4. Wij willen weten wat de stand van zaken is en wij willen heel graag met de gemeente / gemeenteraad in gesprek over deze besluitvorming. Ik wil een concrete data voor een gesprek hierover.

3. De intensiteiten op de fietsroute over de Graadt van Roggenweg zullen aanzienlijk lager zijn dan de intensiteiten op de Leidseweg, mede gezien langs de Graadt van Roggenweg aan beiden zijden van de weg een twee richtingen fietspad wordt ingepast. Voor de duidelijkheid: aan het grootste deel van de Graadt van Roggenweg komt geen fietsstraat maar een apart fietspad, globaal op de plek waar nu de parallelweg ligt en waar nu auto's rijden, geparkeerd wordt en fietsers rijden. Met een apart fietspad wordt het ons inziens niet onveilig ten opzichte van de huidige situatie met de parallelweg.

4. Tijdens de besluitvorming over het definitieve PvE/FO kunt u tijdens de zogenaamde raadsinformatiebijeenkomst in gesprek met de raad. U krijgt te zijner tijd nadere info over datum en wijze van aanmelden.

## 2.5 Groen

### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

### Antwoord

13 Ik wil u allereerst een compliment geven op het gedeelte van de plannen nabij de Vleutenseweg. Ik ben verheugd dat verbindingsweg met Graadt van Roggenweg een stadsstraat wordt met 30 kn/u zone met veel groen. Mijn enige punt van bezwaar is dat ik de kop van de Vleutenseweg grenzend aan het Westplein, nog steeds erg kil overkomt. Het zou het stadsaangezicht helpen als hier bomen worden geplant die ook echt hoog en groot mogen worden, waarmee echt het signaal wordt afgegeven dat dit een 'groen' deel van de stad is. Op de ontwerptekeningen staan slechts enkele van die kleine lullige bomen die in de praktijk vaak ook nog helemaal niet in de praktijk worden geplant. Mijn verzoek tot wijziging betekent dus dat er gericht tot een groene grenszone komt met kop van de Vleutenseweg grenzend aan het nieuwe Westplein.

Dank voor het compliment.  
We begrijpen uw inhoudelijke reactie niet helemaal, want door de aanpassingen aan de kruising met de Damstraat en de Kanonstraat vervalt onder andere de opstelstrook en krijgt de overgang naar de busbaan een andere vorm. Daardoor kan de middenberm tot aan de kruising Damstraat worden doorgezet, evenals de berm aan de zuidzijde, met de bijbehorende bomenrijen. Dus op dat deel wordt de kop Vleutenseweg echt groener.  
Richting de kruising met de Kanonstraat kunnen geen bomen worden ingepast, vanwege zichtlijnen in relatie tot verkeersveiligheid.

14 Leuk filmpje, maar eerst zien, dan geloven. En als je bedenkt dat de burgers van Utrecht in een referendum ooit hebben gekozen voor een groene variant van het Stationsgebied, dan vind ik deze hoeveelheid groen wel erg minimaal. Waarom wel meer bouwen en niet meer groen. Gemiste kans!

Dank voor uw reactie. In het plan wordt zeker meer groen en water toegevoegd. In de toekomstige situatie wordt namelijk 23% van het plangebied groen (zoals park, binnentuinen, hagen, bomen, plantvakken). Dit betreft in totaal circa 30.000 m<sup>2</sup>. In de huidige situatie is dat circa 20.000 m<sup>2</sup> groen (15% van het plangebied). Daarnaast voegen we bomen toe aan het plangebied. In de huidige situatie staan circa 200 bomen, waarvan circa 75 bomen moeten worden geveld en komen er circa 275 nieuwe bomen bij, waardoor het totaal aantal bomen in de nieuwe

situatie op ongeveer 400 komt. Ook voegen we ongeveer 3.600 m<sup>2</sup> water toe aan het plangebied door verbreding en herstel van de Leidse Rijn.

- 18 Ik zou graag zien dat de prachtige wilde bloemen stroken die momenteel op het westplein te vinden zijn niet verdwijnen! Het is werkelijk een prachtige soortenrijke bloemenweelde midden tussen de auto's..een laatste plek in Lombok waar deze soorten überhaupt door het uitzinnige maaibeheer nog gespaard worden! Ik maak mij enorm zorgen dat bij het herinrichten en mooie plannen deze schat aan ecologische waarde verloren gaat...dus Utrecht maak me blij en spaar wat kan van deze stadsweelde en neem in ieder geval een stuk inheems wilde flora gras en bloemenweide mee in het te ontwikkelen Lombokplein.. en ecozones langs het water zou óók mooi zijn!
- 26 De trambanen in het profiel en ook in Utrecht zijn altijd volledig verhard. Het zou mooi zijn om de trambanen net zo groen te maken als op de weg tot de wetenschap waarbij de tram door een groen tapijt rijdt.
- 43 Ik heb met aandacht en belangstelling de plannen gelezen wat betreft de verandering van Westplein in Lombokplein. Ik vond het boeiend om te ontdekken wat daar allemaal bij komt kijken. Om de plannen op elkaar afgestemd te krijgen. We leven in een gecompliceerde samenleving en het is geen wonder dat ik een paar tegenstrijdigheden ontdekte. Hier onder mijn "bezwaren". Ik woon op de Leidseweg ter hoogte van de molen zo'n 30 jaar. De wijk Lombok heeft niet veel natuur/groen plekken. En wat er is, bestaat vaak uit alleen gras. Ik zag in het plan dat de Graadt van Roggeweg een mooi voorbeeld is voor een nieuw beleid wat betreft de natuur. Meer planten en struiken ook voor het welzijn van insecten, vogels en dieren. U heeft het over natuurvriendelijke oevers langs de Leidse Rijn en een aantal binnentuinen en het Lombok parkje. Dit zijn op zich niet zulke grote ruimtes, maar alles is meegenomen. Toch krijg ik sterk de indruk dat er tegelijk activiteiten moeten kunnen plaatsvinden die de rust die de natuur zelf nodig heeft, (met name dieren, vogels en insecten) behoorlijk te niet doen. Het is fantastisch dat het water wordt doorgetrokken, maar de toevoeging BEVAARBAAR maken, gaat mij te ver. Zeker met het oog op het welzijn van de natuur. Ik zie bij het Molenpark dat er een mooi evenwicht is tussen mens en natuur. De vogels kunnen heel goed hun jongen grootbrengen en daarnaast voelen ze zich op hun gemak met de mensen en andersom. Als er nog meer mensen bijkomen via het water is het te voorspellen dat
- We sluiten niet uit dat de huidige bloemenstrook verloren gaat tijdens de werkzaamheden, gezien de verschillende benodigde faseringen die nodig zijn voor de uitvoering en het bereikbaar houden van het gebied. Vanzelfsprekend zullen we proberen om zoveel mogelijk bestaand groen te handhaven, ook tijdens de bouw. In de toekomstige situatie is er in het plan veel ruimte voor wilde bloemen, aan de oevers van de Leidse Rijn en in het Lombokpark bijvoorbeeld.
- De huidige trambaan is gelegen op een ballastbed, waardoor het vergroenen van de trambaan, zoals bij de Uithoflijn, op de Weg tot de Wetenschap, helaas niet mogelijk is. Vergroening van de tramlijn is pas mogelijk wanneer bij eventuele vernieuwing van de tramrails in de toekomst, het bestaande ballastbed wordt vervangen door een andere fundering in combinatie met gras.
- Het vergroenen en daarbij het vergroten van de ecologische waarde is een van de ambities uit dit plan. Niet alleen op de Graadt van Roggenweg voegen we aanzienlijk veel groen in de vorm van bomen en hagen toe, ook de noordelijke oever van de Leidse Rijn wordt ingericht als een ecologische oever. De oeervervegetatie biedt kansen voor rietvogels en voor zoogdieren als egels en vleermuizen. Barrières voor dieren langs de noordoever van de Leidse Rijn, zoals bruggen, worden zoveel als mogelijk verzacht of opgeheven, bijvoorbeeld door middel van faunapassages en fauna-uittreedpassages. Uitgangspunt is dat geen extra verlichting wordt aangebracht binnen de groenstructuur en dat noodzakelijke verlichting zo veel als mogelijk natuurvriendelijk wordt uitgevoerd. Deze groenstructuur wordt zo min mogelijk onderbroken door verharding. Flora en fauna in de stad hebben altijd te maken met een bepaalde mate van verstoring. Het is daarom van belang om in de uitwerking rekening te houden met de benodigde rustige ecologische zones, voldoende dekking en nestgelegenheid voor flora en fauna. Deze elementen zijn bijvoorbeeld al aanwezig in het Molenpark, maar ontbreken in de huidige situatie voor een (groot) deel van de Leidse Rijn en oevers. De herinrichting is dus ook een kans om de natuurwaarde op stadsniveau te verhogen, als nieuwe groen-blauwe verbinding in de stedelijke groenstructuur. Dit geldt zowel voor vogels en egels als voor planten en insecten. Bij de uitwerking zal een gemeentelijk ecooloog betrokken zijn om dit zoveel als mogelijk te borgen.

het evenwicht een ongewenste kant zal omslaan voor de vogels en (oever) beplanting en de omwonenden. Als mensen in de stad door krijgen dat ze van de Singel naar het Merwedekanaal kunnen varen wordt dit gebied weer ondergeschikt gemaakt aan het belang van de stad. Mag een wijk (bewoners) niet zelf een eigenwaarde krijgen?

Naast voldoende dekking speelt ook de mate van voorspelbaarheid van de verstoring een rol. Er wordt vooralsnog uitgegaan van 1 plek waar boten kunnen aanmeren (tegenover Lombokpark). Omdat boten (overdags) langs varen en niet aanmeren bij de natuurvriendelijke oever, zal de verstoring daar beperkter zijn omdat dieren wennen aan de herhalende wijze van verstoring).

- 55 Het is van groot belang dat de kansen voor natuur op het talud en langs het water, boven en in het water zoveel mogelijk worden benut.  
Bron inrichting natuurvriendelijke oever:  
<https://www.stowa.nl/sites/default/files/assets/PUBLICATIES/Publicaties%202000-2010/Publicaties%202005-2009/STOWA%202009-37.pdf>  
Vervolgens is het een uitdaging om dit in de stedelijke omgeving goed op maat te doen. Waar boten varen, vissers willen vissen, wel of niet gezwommen gaat worden en waar de natuur een significante verbetering van de waterkwaliteit en de waterbeleving is. Bij het uitwerken van de expliciete groene inrichting van het plangebied blijf ik graag betrokken.
- Het streefbeeld langs de Leidse Rijn is een natuurvriendelijke oever. De natuurvriendelijke oever vormt de dynamische overgang tussen land en water, zie tekening. De oeverzone loopt daarmee van het begin van het talud in het water (teen), of alternatief de diepte waar waterplanten groeien, tot de hoogte waar de invloed van het water nog merkbaar is op het land. De oever wordt vaak onderverdeeld in verschillende zones, waarbij iedere zone zijn eigen dominantie kent tussen land en water. Daardoor komt in elke zone specifieke flora en fauna voor. Welke soorten vegetatie zich ontwikkelen hangt af van bodemsoort en watertype, voedselrijkheid, chloridegehalte en de reeds aanwezige vegetatie. Algemeen kan gesteld worden dat hoe meer zones van de natuurlijke oever aanwezig zijn, hoe natuurvriendelijker de oever is. De wens is om langs de Leidse Rijn de hoogste mate van natuurvriendelijkheid te bereiken. De oever is natuurvriendelijker naarmate het talud flauwer het water in loopt. Daarbij is het van belang om de oever zo in richten dat zone 4 en 5 er expliciet voorkomen. Dit kan door middel van een ruime onderwaterbak.
- De verschillende oeverzones van een natuurvriendelijke oever:
1. Bloemrijk grasland;
  2. Vegetatie van vochthoudende grond;
  3. Vegetatie van natte ruigtes (plas-dras);
  4. Moerasplanten die in ondiep water staan;
  5. Moerasplanten die in dieper water staan;
  6. Drijfbladplanten;
  7. Ondergedoken waterplanten.

We kunnen beamen dat we ook het groot belang zien van een (juiste invulling van) een natuurvriendelijke oever. Bij het uitwerken van de plannen zal een gemeentelijk ecooloog nauw betrokken zijn en binnen de context en de mogelijkheden daar een zo –voor de biodiversiteit- zo gunstig mogelijke invulling aan geven.

Bij de verder uitwerking van de groene inrichting van het plangebied in de volgende fase benaderen wij u om mee te denken.





STOWA, Handreiking Natuurvriendelijke Oevers (2009), pagina 11  
 De drassige zones zijn van belang voor de soortenrijke moerasvegetaties en ongewervelde dieren, zoals wormen, kreeftachtigen, insecten en spinachtigen. De ondiepe wateren met waterplanten zijn ideale schuil- en paaiplaatsen voor vissen."

## 2.6 Kruising fietsroute Leidseweg met stadsstraat

### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

### Antwoord

- |    |  |   |
|----|--|---|
| 5  | Ik vind het een prima plan. Ik zou voorstander zijn van een ongelijkvloers kruispunt tussen Fietsroute Leidseweg en de stadsstraat (dit zou een tunnel zijn denk ik?) Goed voor de doorstroming en een prachtige fietsroute vanuit Kanaleneiland, Oog in Al, Lombok en Leidsche Rijn de stad in.   | Bedankt voor uw reactie.<br>In de ongelijkvloerse variant kruisen de fietsers via een onderdoorgang de auto's.  |
| 21 | Wij vinden het goed plan dat de huizen in het verlengde van de Leidseweg qua hoogte passen bij de Leidseweg. Ook dat er veel groen gaat komen. Wij hopen dat het inderdaad een ongelijkvloerse kruising gaat worden zoals op de tekening staat. Dit is echt een vooruitgang voor de fietsers. Hopelijk een breed fietspad want het zal alleen maar nog drukker worden.   | Bedankt voor uw reactie.  |
| 56 | 17. De fietstunnel, de ongelijkvloerse kruising voor fietsers is ook onnodig. Zeker als het doorgaand autoverkeer nog verder wordt teruggedrongen en het fietsnetwerk verder verdunt. Het goed regelen van doorgaand en afslaand fietsverkeer bij een gelijkvloerse kruising vraagt veel minder ruimtebeslag dan de ongelijkvloerse oplossing. De ongelijkvloerse kruising is een aantasting van de kwaliteit van de openbare ruimte en vormt een barrière voor voetgangers. Alle bezwaren die er waren tegen een autotunnel zijn er ook tegen een | 17. Bij lagere intensiteiten op de Kanonstraat zou een gelijkvloerse kruising voor fietsers mogelijk kunnen worden. Omdat we uitgaan van 15.000 voertuigen per dag blijft een ongelijkvloerse onderdoorgang de voorkeursvariant. Het klopt dat er nadelen zijn aan een ongelijkvloerse oplossing, zoals dat deze meer ruimte vraagt en dat deze duurder is. |

fietstunnel/ongelijkvloerse kruising. Bovendien is een ongelijkvloerse kruising flink duurder dan een gelijkvloerse kruising, Dat geldt kan beter ingezet worden voor het Daalsepark of voor verbetering van het fietsnetwerk elders. Overigens is het jammer dat de ongelijkvloerse kruising Lombokplein niet in de recente studie naar fietsverbindingen is opgenomen. Andere fietsverbindingen hebben volgens mij een hogere prioriteit/effectieve bijdrage aan oplossen fietsknelpunten. Het is jammer dat in die studie de tunnel bij de Nicolaas Beetsstraat als technisch te ingewikkeld wordt beoordeeld. Tussen Cartesiusweg en Station Vaartserijn zijn veel te weinig fietsverbindingen over het spoor. En de Rabobrug is eigenlijk geen goede fietsverbinding. De meerkosten van de ongelijkvloerse kruising kunnen beter daaraan besteed worden.

57 3. kies voor een gelijkvloerse kruising en maak deze afweging in relatie met de twee voorgaande punten; doe ook simulaties met lagere auto-aantallen, want daardoor komt er meer ruimte voor fiets en voetganger, wordt de verblijfswaarde en kwaliteit van de openbare ruimte beter; en komt daarmee de afweging tussen gelijk- of ongelijkvloers in een heel ander licht te staan.

Toelichting:

De simulaties van Movares die een ongelijkvloerse kruising onderbouwen overtuigen niet. We moeten hoe dan ook naar (veel) minder doorgaande auto's. Daarmee zijn door Movares geen simulaties gedaan. Daarom willen we graag ook simulaties zien van de effecten bij auto-aantallen van 6.000, 8.000, 10.000 en 12.000 auto's.

**'Het centrum begint in het westen bij het Merwedekanaal'.**

Daarbij: met een goede vormgeving en voldoende ruimte voor naar het Jaarbeursplein afslaand fietsverkeer op maaiveld, moeten we er evengoed of beter uit kunnen komen. Want deze fietspaden liggen ook bij een ongelijkvloerse oplossing niet boven maar naast elkaar. Per saldo vergt het op maaiveld waarschijnlijk minder ruimte. We zouden graag meerdere ruimtelijke varianten op maaiveld uitgewerkt zien. Bovendien lokt een ongelijkvloerse kruising 'verkeerd' gedrag uit, zowel bij auto-mobilisten als bij fietsers. Het biedt evenmin een oplossing voor de rest van het centrum, want een paar honderd meter verderop dienen zich alsnog soortgelijke problemen aan. Een fiets-A2 door de binnenstad is onmogelijk met zo'n grote toename in aantal en diversiteit aan fietsers. Dat vraagt ook daar dus om heel andere oplossingen. Al met al maakt dit de aanleg van zware en onaantrekkelijke (verkeers) infrastructuur overbodig. Zo'n kruising is bovendien een paar miljoen duurder. Dat geldt kunnen we beter besteden, bijvoorbeeld aan het helpen redden en verbeteren van het 'Daalsebos' -: Verkeersreductie, voldoende ruime afslagen en een kruising met stoplichten biedt aan

3. Bedankt voor het delen van uw mening over de ongelijkvloerse kruising. Bij lagere intensiteiten op de Kanonstraat zou een gelijkvloerse kruising voor fietsers zeker beter haalbaar kunnen worden. Omdat we uitgaan van 15.000 voertuigen per dag blijft een ongelijkvloerse onderdoorgang de voorkeursvariant. Het klopt dat er nadelen zijn aan een ongelijkvloerse oplossing, zoals dat deze meer ruimte vraagt en dat deze duurder is.

Naar aanleiding van uw suggestie hebben we nog twee andere varianten van een gelijkvloerse kruising uitgewerkt en verkeerskundig laten simuleren. Uit deze analyse blijkt dat ook deze varianten de groei van fietsverkeer niet goed kunnen faciliteren. In het definitieve PvE/FO is deze analyse toegevoegd als Bijlage 6a.

Uiteraard hebben we recent onderzocht of een grotere ambitie mogelijk is (Verkeersstudie Noordwest), rekening houdend met andere ambities in de stad, zoals voor de Amsterdamsestraatweg en de Westelijke Stadsboulevard. Deze studie heeft uitgewezen dat lagere intensiteiten op het Lombokplein nadelige gevolgen hebben voor andere delen van het netwerk of op de Ring, maar bijvoorbeeld ook negatief zijn voor het economisch functioneren.

Voor het beoordelen zijn simulaties uitgevoerd met computermodellen. Naast de simulaties voor 15.000 en 17.000 voertuigen per dag zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor 13.000 en 16.000 voertuigen per dag. Dit om te achterhalen wat het effect is bij een verdere vermindering van het aantal voertuigen. Het verzoek om simulaties met nog lagere intensiteiten uit te werken honoreren we niet. De Verkeersstudie Noordwest wijst uit dat dit tot nadelige gevolgen leidt op andere routes in de stad.

Het klopt zeker dat dat grote aantallen fietsers elders op het netwerk ook tegen knelpunten kunnen lopen. De eerder aangehaalde studies in het kader van het nieuwe mobiliteitsplan wijzen dat uit. Er ligt een belangrijke opgave in het kader van het stedelijke mobiliteitsplan om alternatieve fietsroutes om de Binnenstad heen aantrekkelijk te maken.

iedereen - ook voetgangers - meer rust en helderheid. Ook voor fietsers begint het centrum bij het Merwedekanaal.

- 61 We zijn blij dat we in de klankbordgroep en in overleg met de projectleiding betrokken zijn geweest bij het opstellen van het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO). We zijn welwillend aangehoord bij het uiten van onze opmerkingen en suggesties. Daarvoor willen we u bedanken.
- Ongelijkvloerse kruising Stadsstraat x Leidseweg*  
In opdracht van de Raad zijn voor het kruispunt Stadsstraat x Leidseweg twee vormgevingen uitgewerkt. We zijn blij dat het college duidelijk maakt dat zij, net als wij, een voorkeur heeft voor de ongelijkvloerse variant.
- Alternatief voor de binnenstadsas: Singelroute*  
Naar ons idee kan de jaarlijks groeiende stroom fietsers vanuit de wijken in West (Leidsche Rijn, Vleuten De Meern, Oog in Al, delen van Lombok) worden aangemoedigd om zich te verdelen over verschillende alternatieve routes, waarbij het uitgangspunt kan zijn dat verkeer dat geen bestemming heeft in het Singelgebied, niet via de drukke route Van Sijpesteijntunnel – Smakkelaarsveld – Vredenburg – Lange Viestraat – Viebrug – Potterstraat (bekend als de binnenstadsas) hoeft te rijden. We zijn blij dat de gemeente werkt aan een aantrekkelijke Singelroute, waarmee fietsers een daadwerkelijk aantrekkelijke alternatieve route krijgen.
- Op dit moment wordt gewerkt aan (plannen voor) de Singelroute aan de noordkant (Weerdsingel O en W) en westkant (Catharijnesingel) van het Singelgebied. En ook zonder dat die delen al volwaardig deel uitmaken van de Singelroute, wordt de route via de Van Sijpesteijntunnel door grote aantallen fietsers gemeden. We weten dat hier al langere tijd sprake is van vervoersarmoede: de fietsers op de binnenstadsas beschikken allemaal 'over een volgroeid brein en lichaam', zoals Marieke Dubbelman dat in een column in het AD/UN eens heeft genoemd. In een online bijeenkomst van de gemeente in het kader van de update SRSRSB-2040 gaf meer dan de helft van de aanwezigen aan dat zij de Van Sijpesteijntunnel mijden. We schrokken ervan dat deelnemers aan het gesprek, op het oog beschikkend over zo'n volgroeid brein en lichaam, aangaven de route te mijden. Het probleem van de vervoersarmoede is nog groter dan wij al dachten. Zorgwekkend! Het voltooien van de aantrekkelijke Singelroute als alternatieve routes voor de binnenstadsas op korte termijn is van het grootste belang!
- Fietsverkeer groeit hard: ongelijkvloers nodig*  
Veel fietsers zullen niet verleid kunnen worden tot een alternatieve route, zij zullen via de binnenstadsas blijven fietsen. Hetzij omdat hun

*Alternatief voor de binnenstadsas: Singelroute*

Het klopt dat in de toekomst het aantal fietsers op de routes van en naar de binnenstad zal groeien, zoals in de Tussenrapportage Mobiliteitsplan 2040 is gerapporteerd. In het kader van de actualisatie van het mobiliteitsbeleid wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van alternatieve fietsroutes meer om de binnenstad heen, en dan vooral bedoeld om de doorgaande fietser een alternatief te bieden voor de routes door de binnenstad. Het doorfietsnetwerk zal daarvoor worden uitgebreid. Daarmee zorgen we voor aantrekkelijke alternatieve routes voor zoveel mogelijk doorgaande fietsers die nu gebruik maken van de routes in de Binnenstad en rondom Utrecht Centraal. Om verdere groei van het aantal doorgaande fietsers in de Binnenstad te voorkomen, zullen de alternatieve doorfietsroutes aantrekkelijker moeten zijn dan de routes door de Binnenstad en het Stationsgebied. Een onderdeel van deze alternatieven is zeker de Singelroute. Onder de fietsers met bestemming centrum zijn ook veel fietsers die hun fiets stallen in het stationsgebied rondom Utrecht Centraal en van daaruit per OV verder reizen. Deze groep fietsers proberen we te verleiden via andere OV-knooppunten te reizen. Dit doen we door waar mogelijk de hoofd- en doorfietsroutes ook te richten op deze alternatieve OV-knooppunten, te zorgen voor goede (stallings-)voorzieningen bij deze OV-knooppunten en in te zetten op een betere bediening van deze OV-knooppunten. Bij deze betere bediening kan worden gedacht aan bediening door treinen van een hogere orde dan sprinters. Deze opgave, dat onderdeel is van het nieuwe mobiliteitsplan, neemt echter niet weg dat we in het plan voor Lombokplein volwaardige fietsroutes willen realiseren om het fietsen in Utrecht aantrekkelijk te maken en te houden en het bestemmingsverkeer te faciliteren.

*Fietsverkeer groeit hard: ongelijkvloers nodig*

Bedankt voor het delen van uw mening over de ongelijkvloerse kruising.

---

bestemming binnen het Singelgebied ligt, dan wel omdat voor hen de route de meest aantrekkelijke of snelste is, of uit gewoonte. Uit tellingen van de gemeente van het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel komt naar voren dat tussen 2010 (10.700) en 2019 (19.000) het fietsverkeer hier bijna is verdubbeld. Jaarlijks groeit het aantal fietsers gemiddeld dus met 6,5%. Dit groeicijfer ligt opvallend veel hoger dan in het VRU is aangenomen. We verwachten dat de komende jaren de groei van het fietsverkeer stevig zal doorzetten, gezien de geplande ruimtelijke ontwikkelingen aan de westkant van het spoor, waaronder grootschalige woningbouw in Leidsche Rijn (van 80.000 naar 100.000 inwoners) en het Beurskwartier.

Naast de ruimtelijke ontwikkelingen, blijft de gemeente inwoners en bezoekers aanmoedigen en verleiden om de fiets te pakken. In de studies voor Noordwest, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Amsterdamsestraatweg (ASW) en Noordelijke Randweg (NRU) stelt de gemeente maatregelen voor om het doorgaand autoverkeer te weren, ook dat zal mogelijk leiden tot een toename van het fietsverkeer. Dus naast de genoemde ruimtelijke ontwikkeling gaat ook de autonome groei van het fietsverkeer door. Volgens de monitor mobiliteitsplan 2019 is het fietsaandeel in de verplaatsingen binnen de gemeente gestegen van 39% van alle ritten in 2011 naar 48% in 2018. Omdat ook het aantal inwoners in deze periode is toegenomen betekent dit tot een fikse stijging van het aantal fietsritten.

De bouw van aantrekkelijke fietsenstallingen bij het Station en in het Singelgebied (Neudestalling, Stalling de Planeet) draagt daar ook aan bij. En zo willen we het ook: zoveel mogelijk mensen moeten op de fiets naar de (binnen)stad, omdat de fiets bijdraagt aan een goede gezondheid voor de inwoners, bijdraagt aan een gezonde luchtkwaliteit, aan het verminderen van overgewicht en het verbeteren van de algehele gezondheid, goede autobereikbaarheid van de (binnen)stad, USP en andere economische kerngebieden, en aan een zeer bescheiden ruimtegebruik, in vergelijking met veel andere modaliteiten. De hoogstedelijke dynamiek en de uitgangspunten van Healthy Urban Living kunnen alleen worden gerealiseerd als zoveel mogelijk mensen gaan en blijven fietsen.

Een andere ontwikkeling is de opmars van de e-bike, die maakt dat de fiets ook voor verplaatsingen van het uiterste westen van de stad (en verder) naar USP een aantrekkelijke optie wordt. Maar voor dergelijke lange verplaatsingen is een route via de binnenstadsas minder noodzakelijk. Het is van belang dat de gemeente voor deze fietsers zorgt voor aantrekkelijke routes en hen informeert over die alternatieve routes, bijvoorbeeld via de Singelroute. Na het gereedkomen van de Singelroute kunnen we de gemeente hierbij van dienst zijn door middel van berichten in onze nieuwsbrief en op onze website.

Met de gelijkvloerse variant kan volgens de gemeente een groei worden gefaciliteerd van 10%; een groei van 35% kan met de gelijkvloerse kruising niet worden gefaciliteerd zonder vertraging die fors uitstijgt boven de daarvoor geldende richtlijnen. Met de ongelijkvloerse kruising kan wel 35% groei worden gefaciliteerd binnen de richtlijn. Het belangrijkste bezwaar tegen de gelijkvloerse kruising vinden we dat die niet toekomstbestendig is. De herinrichting vraagt een stevige investering en dat geldt voor beide varianten. Als het fietsverkeer vervolgens maar 10% kan groeien, lijkt dat ons weggegooid geld. Voor een relatief klein bedrag extra kan een oplossing worden geboden die wel toekomstvast is en kan een veel grotere groei van het fietsverkeer wel worden opgevangen. Daarom willen wij nogmaals aangeven dat we het belangrijk vinden dat gekozen wordt voor de toekomstvast oplossing van een ongelijkvloerse kruising.

## 2.7 Langzaam verkeer

### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

### Antwoord

- | Reactie belangstellenden op concept PvE/FO  | Antwoord  |
|---|---|
| <p>1 Ik ben erg tevreden over de plannen, ziet er in grote lijnen heel goed uit. Waar ik nog benieuwd naar ben is het volgende: hoe is de looproute bedacht van de Timorkade langs de noordkant vd Leidse Rijn richting het station. Ik zie daar twee mogelijke problemen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Oversteken Graad van Roggeweg / Westplein. Recht tegenover de voetpaden aan beide kanten van de weg, staan bomen ingetekend. Misschien is dit een plek voor een zebra-pad of duidelijke oversteek/vluchtheuvels.</li><li>- Als je doorloopt aan de noordkant van de Leidse Rijn en dan vanaf het Park Hotel het kleine bruggetje neemt, moet je het drukke fietspad over richting Noordertunnel. Misschien dat dat voor voetgangers in twee fases kan mbv. een vluchtheuvel. Langs de zuidkant van de Leidse Rijn lijkt de voetganger ook ondergeschoven aan de fietser. Het onderdoortunneltje biedt niet echt ruimte voor een voetpad. Misschien is dat iets om te overwegen (bijv. vlonders langs het water?)</li></ul> | <p>Er zijn verschillende routes voor voetgangers. Er ligt een route via de noordkant van de Leidse Rijn, uitkomend op de brug bij de Damstraat, of een route uitkomend bij de brug op de Kanonstraat, of via het Lombokpark uitkomend op de Sijpensteijnbrug.</p> <p>Het is niet helemaal duidelijk welke oversteek er wordt bedoeld met de oversteek Graadt van Roggenweg – Westplein. De oversteek Graadt van Roggenweg bij de Damstraat is straks met verkeerslichten geregeld, dat moet voldoende gelegenheid bieden om over te steken. De positie van de bomen bij de kruising wordt nog kritisch bekeken.</p> <p>Het klopt dat de geplande wandelroute via Lombokpark en de geplande brug over de Leidse Rijn ter hoogte van Park Plaza (Sijpesteijnbrug) de drukke fietsroute over de Sijpensteijnkade moet kruisen op een plek waar ook fietsers afslaan naar de fietsenstallingen bij de woningen en kantoren langs de Sijpensteinkade en de stalling Noorderdertunnel. Wij nemen uw suggestie mee om een voorziening te treffen voor overstekende voetgangers en werken dit uit in de volgende fase.</p> <p>We zijn het niet eens met de opmerking dat er te weinig ruimte is voor voetgangers langs de onderdoorgang. Het trottoir is hier 4 meter bij het Hotelblok en 3 meter langs de Van Sijpensteijnkade. Zeker is dat zonder de fietsonderdoorgang er meer ruimte is voor de voetgangers langs de Leidse Rijn. Vlonders in het water voor voetgangers zijn overwogen, maar afgevallenen. De belangrijkste reden is dat we de Leidse Rijn bevaarbaar willen maken. Ter hoogte van de bruggen is de Leidse Rijn al smaller en met vlonders wordt dit nog smaller en daarmee niet meer optimaal te bevaren met bootjes.</p> |

- |   |   |
|---|---|
| <p>2 Ik vind de plannen een enorme vooruitgang. Ik heb 1 punt wat ik heel graag erbij zou willen terugzien en dat is de je lopend vanaf het station naar Lombok (moskee) kunt lopen zonder oversteken van de drukke weg, dus een loopbrug boven over, dit zorgt voor veiligheid en een gevoel van directe verbinding met Lombok en centrum. Ik hoop dat meerdere mensen dit vinden en dat dit idee kan worden bekeken. Graag ligt ik het verder toe als het nodig is.</p>   | <p>Helaas is er geen mogelijkheid om tussen Lombok en het station te lopen zonder een rijweg over te hoeven steken. Door veel minder asfalt aan te leggen voor autoverkeer (1 rijstrook per rijrichting), de snelheid van 30km/u, minder autoverkeer en op de belangrijkste oversteken verkeerslichten, wordt het veel eenvoudiger dan nu om de route te lopen. Een loopbrug is dan ons inziens niet nodig. Daarnaast is voor een deel van de voetgangers een loopbrug geen ideale verbinding door bijvoorbeeld fysieke beperkingen.</p>  |
| <p>6 Mooi plan, uitgebreid. Fijn hoe het gedeeld wordt met ons allemaal. Fijn dat er een paragraaf over vogels en dieren is opgenomen. Ik zou als (bijna dagelijks) voetganger van Lombok naar Utrecht Centraal graag een tekening zien van mogelijke voetgangersroutes naar en van het station. Met extra aandacht voor de oversteekplekken. Ik moet nu een soort moeite doen om er achter te komen hoe dat gaat. En dat maakt me eerlijk gezegd direct achterdochtig. Ik lees wel over bredere trottoirs dan gebruikelijk, en kan per kruising zien wat er aan verkeerslichten is geregeld, maar ik zou graag zien dat voetgangers en fietsers uitgangspunt zijn, in plaats van auto's.</p>   | <p>De tip over de tekening met de looproutes nemen we over, we voegen een tekening toe aan het definitieve PvE. Door veel minder asfalt aan te leggen voor autoverkeer (1 rijstrook per rijrichting), de snelheid van 30km/u, minder autoverkeer en op de belangrijkste oversteken verkeerslichten, wordt het eenvoudiger voor fietsers en voetgangers om over te steken dan in de huidige situatie.</p>  |
| <p>9 Allereerst zie ik tot mijn verbazing op de plankaart dat er geen verkeerslichten zullen komen op de fietsersoversteek ter hoogte van de Kanaalstraat, voor de moskee. Gezien de intensiteiten op deze oversteek, zowel qua auto's als fietsers en voetgangers vind ik het totaal onacceptabel en onveilig om hier geen verkeerslichten in te passen. De laatste opmerking die ik heb gaat over de voetgangersoversteek op de hoek van het NH hotel, bij de tramhalte Jaarbeursplein. Deze oversteek ligt in een bocht wat een beetje onoverzichtelijk is. Er zullen hier niet alleen redelijk veel mensen oversteken, maar bovendien zal er een flinke hoeveelheid auto's langskomen waardoor een gaatje vinden om tussen de auto's door over te steken wel lastig wordt. Daarom lijkt mij het in het kader van oversteekbaarheid beter om hier een zebrapad aan te leggen. De CROW richtlijnen zeggen dat er eigenlijk liever geen zebrapaden worden aangelegd in 30km/h zones, maar in de gemeente Utrecht wordt het op verschillende plekken alsnog toegepast (bijvoorbeeld op de Everard Meijsterlaan) dus dat lijkt me geen probleem.</p> | <p>Met de huidige inzichten lijkt een verkeerslicht op deze locatie niet nodig. Er hoeft maar één rijstrook per rijrichting te worden overgestoken, er is sprake van een 30 km/u regime, er is een brede tussenberm om te wachten, en door de verkeerslichten op de andere plaatsen ontstaan er 'gaten' in de stroom met auto's waardoor er ruimte ontstaat om over te steken. Ook is hier geen sprake van afslaan autoverkeer, dus het is een redelijk eenvoudige kruising om over te steken. Hetzelfde geldt in principe ook voor de oversteek bij de tramhalte Jaarbeursplein. Als er gedurende de verdere uitwerking van het plan zebrapaden of verkeerslichten nodig zijn, kan daar in het vervolg nog een besluit over worden genomen. Waarbij we wel rekening houden met het feit dat zebrapaden niet altijd verkeersveilig zijn. Er zijn ook meldingen over auto's en fietsers die doorrijden bij zebrapaden (ook bij de Everard Meijsterlaan).</p> |
| <p>20 De fietserskruising van Westplein naar de Kanaalstraat (i.e. eigenlijk Kanonstraat - Kanaalstraat), levert vaak gevaarlijke situaties op. Ik fiets er al jaren dagelijks, en het is er met name in de spits erg druk. De reden is mijns inziens vrij makkelijk op te lossen: doordat de doorgaande fietsweg van het Westplein naar de Kanaalstraat een lichte knik maakt (met name vanaf Westplein gezien, dus vanaf de Leidscheveertunnel,</p>   | <p>De knik die in de huidige situatie aanwezig is, is in het ontwerp niet meer aanwezig. Er zit een 'rechte' kruising zit in het plan.</p>  |

het rechtdoorgaande fietspad maakt hier een knik naar links), doordat de stoep voor de Kebab Factory vrij ver uitloopt, is het onduidelijk voor fietsers (van alle kanten) wat precies rechtdoor gaand verkeer is en wie er precies voorrang heeft. Ik heb nooit begrepen waarom die "knik" erin is gemaakt, het zou veel duidelijker en veiliger zijn als hier een normale, "90-graden rechthoekige" 4-baans kruising van gemaakt was. Met andere woorden: de Kanaalstraat in een rechte lijn laten doorlopen tot het stoplicht Westplein richting Leidscheveertunnel. De knik is op Google maps streetview ook goed te zien. Misschien iets om mee te nemen in een volgende ontwerpstep.



30 Ik ben echt verheugd over de plannen en ontwerpen. Goed werk! Zelf woon ik op de Leidsekade precies op het stuk waar de parkeerplaats die veel overlast geeft verdwijnt en het water terugkomt met uitzicht op een nieuw park tussen de uitbreiding van NH hotels. Mogelijk verandert ook de looprichting van het station naar de kanaalstraat. Zelf heb ik een voorkeur voor de ongelijkvloerse kruising, omdat het oversteken nu veel gedoe geeft. Feitelijk is het goed als verschillende passanten onderling moeten afstemmen om het samen goed te regelen, maar het is daar simpelweg te druk in de spits om het zonder gemopper en kleerscheuren te doen.

Dank voor uw reactie.  
We vinden een ongelijkvloerse oplossing voor een voetgangersoversteek niet bij deze plek in de stad horen en we vinden het ook niet nodig. Er hoeft maar één rijstrook per rijrichting te worden overgestoken, er is een brede tussenberm om te wachten, en door de verkeerslichten op de andere plaatsen ontstaan er 'gaten' in de stroom met auto's waardoor er ruimte ontstaat om over te steken. Ook is hier geen sprake van afslaand autoverkeer, dus het is een redelijk eenvoudige kruising om over te steken. Daarnaast is er voor een ongelijkvloerse oversteek ruimte nodig die er niet is. Ook is een ongelijkvloerse oplossing voor voetgangers die slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten niet altijd de meest optimale oplossing, omdat er een hoogteverschil moet worden overwonnen. En zijn er gelijkvloers ook oversteekvoorzieningen nodig omdat er voetgangers in veel richtingen lopen en niet allemaal van de Kanaalstraat naar het Centraal Station.

56 2. Bijvoorbeeld zien we op pagina 38 op het Lombokplein/-park helemaal geen voetgangersverbindingen terwijl bijvoorbeeld de voetgangersverbindingen tussen Moskeplein/Kanaalstraat en Van Sijpesteijnkade en Leidseveertunnel juist zo belangrijk zijn.  
3. Ook de voetgangersverbinding tussen de doorgang tussen Buenos Aires en Moskee naar de Hagelbuurt dwars door het blok ten noorden van het Lombokplein/-park is verdwenen. Dat blok wordt besloten. We krijgen toch geen gated community in Lombok en in het nieuwe centrum van de stad. Sociale veiligheid kan geen reden zijn om die verbinding tussen Moskeplein en Hagelbuurt te laten vallen.

2 en 3. Langs alle straten in het plan kan aan beide zijdes van de weg worden gelopen. Ook ligt er een route voor voetgangers tussen de Buenos Aires/Moskee en de Hagelbuurt ten zuiden van het Parkblok of via het Lombokpark. Dat zijn openbaar toegankelijke routes waar ook andere weggebruikers passeren en daardoor voldoende sociaal veilig zijn. Om dit duidelijker te maken voegen we een kaart met looproutes toe in het definitieve PvE. De route door het Parkblok heen hebben we inderdaad geschrappt; gezien de maat van het bouwblok is de binnenuimte van dit bouwblok niet geschikt voor openbaar gebruik.

56 14. De fietsroute over de Leidseweg en de binnenstadsas is te druk en wordt nog drukker. Het is belangrijk dat er meerder alternatieve fietsroutes gemaakt worden (verdunnen fietsroutes) zodat bijvoorbeeld de Graadt van Roggeweg, de Kanaalstaart – Leidseveertunnel en De Vleutenseweg/Cremerstraat – Daalsetunnel meer fietsverkeer aantrekken. Verdunnen is ook in de rest van het Fietsnetwerk nodig.

57 2. maak meer werk van spreiden en verminderen van het aantal (snel) fietsers op de Leidseweg en het Westplein: ook voor fietsers moeten er meer routes 'buitenom' komen; spreidt de groeiende fietsstromen, maak meer alternatieve fietsroutes en faciliteer daarnaast het fietsparkeren beter door medegebruik van autogarages en/of het maken van aanvullende fietsparkeergelegenheid.

**'De fiets is de perfecte nieuwe auto; laten we de lessen ter harte nemen, die we van de auto hebben geleerd / nog steeds leren'.**

Toelichting:

De raming in de Tussenrapportage Mobiliteitsplan 2040 van het toekomstige aantal fietsers door het centrum maakt de urgentie van deze opgave duidelijk: dat aantal neemt toe van 34.000 tot ca 68.000. Simulaties van Movares leren verder dat ongeveer tweederde van het fietsverkeer vanuit het westen via het Westplein daar afslaat richting fietsenstallingen Jaarbeursplein, CS en stadskantoor (ook dus bij ongelijkvloers kruisen). Als we erin slagen dat anders te regelen, raken we heel veel druk (te) kwijt! Dat wordt met het oog op het groeiend aantal en ook soorten van fietsers en hun snelheden - kinderen, ouderen, bakfiets, pedelec, e-bike, racefiets, etc - nog belangrijker. De snelheid zal in het centrum ook omlaag moeten (gaan). Daarom willen we een onderzoek naar alternatieve fietsroutes, voor zowel fietsverkeer dat door het centrum gaat naar ondermeer het USP, als voor de 'stroom' naar het Jaarbeursplein. Enkele suggesties: een aantrekkelijke, snelle fietsroute langs de ML Kinglaan -Weg der Verenigde Naties - Graadt van Roggenweg - Croeselaan; met aftakkingen bij Europalaan, Overste den Oudenlaan en Kanaalweg. De fietsstroken in beide richtingen aan beide zijden van de Graadt van Roggenweg zijn aan goede aanzet. Daarnaast moeten er meer mogelijkheden komen om al ruim vóór het Westplein op een aantrekkelijke manier 'door te steken' naar deze fietsroute, via bv. 24 Oktoberplein, Muntkade, Leidsepoort, Damstraat. Dan wordt de afwikkeling van fietsverkeer op het Westplein / Jaarbeursplein eenvoudiger en aangenamer. Op termijn zal extra parkeergelegenheid nodig zijn. Het is zinvol alvast mogelijkheden te verkennen in het te bouwen complex Jaarbeursplein.

14. Het klopt dat in de toekomst het aantal fietsers op de routes van en naar de binnenstad zullen groeien. Dat is ook een conclusie uit de onderzoeken die zijn gedaan voor het actualiseren van het gemeentelijke mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen) en de Omgevingsvisie Binnenstad. In het kader van deze twee studies wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van alternatieve fietsroutes meer om de binnenstad heen, en dan vooral voor de doorgaande fietser. Deze opgave neemt echter niet weg dat we in het plan voor Lombokplein volwaardige fietsroutes willen realiseren om het fietsen in Utrecht aantrekkelijk te maken en te houden en het bestemmingsverkeer te faciliteren.

Het klopt dat in de toekomst het aantal fietsers op de routes van en naar de binnenstad zullen groeien, zoals in de Tussenrapportage Mobiliteitsplan 2040 is gerapporteerd. In het kader van de actualisatie van het mobiliteitsbeleid wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van alternatieve fietsroutes meer om de binnenstad heen, en dan vooral bedoeld om de doorgaande fietser een alternatief te bieden voor de routes door de binnenstad. Het doorfietsnetwerk zal daarvoor worden uitgebreid. Daarmee zorgen we voor aantrekkelijke alternatieve routes voor zoveel mogelijk doorgaande fietsers die nu gebruik maken van de routes in de Binnenstad en rondom Utrecht Centraal. Om verdere groei van het aantal doorgaande fietsers in de Binnenstad te voorkomen, zullen de alternatieve doorfietsroutes aantrekkelijker moeten zijn dan de routes door de Binnenstad en het Stationsgebied.

Onder de fietsers met bestemming centrum zijn ook veel fietsers die hun fiets stallen in het stationsgebied rondom Utrecht Centraal en van daaruit per OV verder reizen. Deze groep fietsers proberen we te verleiden via andere OV-knooppunten te reizen. Dit doen we door waar mogelijk de hoofd- en doorfietsroutes ook te richten op deze alternatieve OV-knooppunten, te zorgen voor goede (stallings-)voorzieningen bij deze OV-knooppunten en in te zetten op een betere bediening van deze OV-knooppunten. Bij deze betere bediening kan worden gedacht aan bediening door treinen van een hogere orde dan sprinters. Deze opgave, dat onderdeel is van het nieuwe Mobiliteitsplan, neemt echter niet weg dat we in het plan voor Lombokplein volwaardige fietsroutes willen realiseren om het fietsen in Utrecht aantrekkelijk te maken en te houden en het bestemmingsverkeer te faciliteren.

U doet enkele suggesties voor het spreiden van het fietsverkeer die we zeker herkennen: een aantrekkelijke, snelle fietsroute langs de Martin Luther Kinglaan - Weg der Verenigde Naties - Graadt van Roggenweg – Croeselaan, met aftakkingen bij Europalaan, Overste den Oudenlaan en Kanaalweg. Door het toevoegen van een volwaardige fietsroute aan de noordkant van de Graadt van Roggenweg geven we ons inziens al voor een belangrijk invulling aan dit alternatief. Uitwisseling tussen de fietsroutes langs de Graadt van Roggenweg



aan de noord- en zuidkant tussen het 24 oktoberplein en het Westplein is ons inziens een lastige opgave. Dit vraagt extra kruisingen met het autoverkeer en de trambaan.

61 *Breedte fietspad in de Van Sijpesteijntunnel*

Hierboven gaven we al aan dat het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel door verschillende ontwikkelingen hard zal blijven groeien. We beschreven ook dat 'de Van Sijp' door veel mensen wordt gemeden, omdat het er te druk is. In de plannen voor het Lombokplein wordt de verbinding via het water tussen Merwedekanaal en Catharijnesingel hersteld: de Leidsche Rijn wordt weer bevaarbaar. We weten ook dat ervoor gepleit wordt om het water in de Van Sijpesteijntunnel te verbreden, om meer en bredere boten te kunnen faciliteren. Het water van de Leidsche Rijn in de Van Sijpesteijntunnel is smaller dan vóór en na de tunnel; de tunnel vormt een versmalling in de loop van het water van de Leidse Rijn. De breedte van de waterloop aan de uiteinden van de tunnel wordt circa 17 meter. In de tunnel is het water nu 3,9 meter breed. Dat moet volgens het ontwerp 6 m worden. Het fietspad wordt 4,5 m en het voetpad 3 m, de groene wand 0,5 m. Wanneer al deze wensen worden opgeteld past dat niet in de bestaande tunnel. Het ontwerp moet hier beter, zodat de bestaande tunnelbreedte wordt verdeeld over de utilitaire vervoersstromen: fiets en voetganger. Boten varen hier alleen recreatief en zullen om-en-om door de tunnel moeten varen.

Maar zolang alternatieven voor de fietsroute door de Van Sijp ontbreken (we denken aan de fietstunnel bij de Nic. Beetsstraat1) kan van verbreding van het vaarwater wat ons betreft absoluut geen sprake zijn! Het fietspad is nu al (veel) te smal en wordt in het PvE/FO maar 65 cm breder. De kademuur komt in het ontwerp dicht langs het fietspad te staan, waardoor de effectieve breedte (door de schuwafstand t.o.v. een vaste wand) amper toeneemt. In elk geval zal een fietspad van 4,5 meter volstrekt onvoldoende zijn om het huidige capaciteitsknelpunt weg te nemen, laat staan om de groei van het fietsverkeer te kunnen faciliteren en de vervoersarmoede te kunnen verminderen. Gezien het enorme aantal fietsers is een breedte van ten minste 6 meter dringend gewenst.

*Toezegging wethouder Van Hooijdonk*

We hebben onze zorgen hierover eerder al bij de gemeente onder de aandacht gebracht, o.a. per brief d.d. 26 april 2016 aan wethouder Van Hooijdonk. In reactie op onze brief heeft de wethouder destijds per brief (met kenmerk 16.505343) het volgende toegezegd: "Vooralsnog zijn er geen uitgewerkte plannen die betrekking hebben op verbreding van het water onder de Van Sijpesteijntunnel. Mocht dit idee uitgewerkt gaan worden zal terdege rekening gehouden worden met de benodigde

We snappen de zorg over de breedte van het fietspad. De Van Sijpesteijntunnel is op het smalste deel bijna 14 meter breed. Te smal voor alle eisen op dit deel van de route. Er is daarom voor de volgende indeling gekozen:

- Breedte water 5,5 meter: Een kleine rondvaartboot heeft een doorvaartbreedte nodig van 5 meter (afgestemd met de Havenmeester). Om ook groenwaliteit toe te voegen in de tunnel is besloten om het water nog eens 0,5 meter breder te maken zodat ruimte ontstaat voor het realiseren van een groene wand. Hiermee komt de totale waterbreedte uit op 5,5 meter.
- Breedte fietspad 4,5 meter: De fietspadbreedte wordt zoveel mogelijk continu en sluit aan op de breedte van het fietspad op de Van Sijpesteijkade.
- Voetpad 2,6 meter: In verband met de beperkte ruimte in de tunnel voldoen we hier niet aan de eis van 3 meter. Omdat het om een beperkt aantal meters gaat, (over 20 meter is de breedte 2,6 meter, over 40 meter verbreedt deze van 2,6 meter naar 3 meter) is besloten om hier toch van deze eis af te wijken, ten gunste van de waterbreedte en de fietspadbreedte.
- Breedte constructie 1,3 meter: Voor de constructie van de damwand tussen het water en het fietspad wordt nu een breedte aangehouden van 1,3 meter. In deze breedte is ook een schrikstrook opgenomen voor de afstand tussen fietspad en damwand. Wanneer bij de uitwerking blijkt dat er minder ruimte nodig is, kan dit ten goede komen aan het fietspad en/of voetpad. Dit passen we aan in het PvE.

breedte voor fietsers en voetgangers". We vragen u om in de uitwerking van de plannen voor het Lombokplein recht te doen aan deze schriftelijke toezegging en het water in de Van Sijp niet te verbreden. Elke millimeter ruimte in de tunnel is hard nodig om de kwaliteit van deze fiets- en wandelroute te borgen.

1 In het rapport van het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen d.d. 3 juli is aangegeven dat het aantal fietsers in de Van Sijpesteijntunnel tot 2040 zal verdubbelen.

#### 61 *Breedte van fietspaden in het plangebied*

In het plangebied liggen vele fietspaden. We vinden het belangrijk dat die voldoende breedte krijgen om de verwachte grote stromen fietsers te kunnen faciliteren. In het gebied lopen ook belangrijke routes voor stedelijke distributie. Vervoer van pakjes en pakketjes gebeurt in toenemende mate met zero emission bakfietsen, geheel in lijn met het beleid van de gemeente om goederenvervoer en bevoorrading te verduurzamen. Denk aan de Fietskoerier, Coolblue, PostNL en DHL, 'fietsen' die we ook in Utrecht nu al steeds vaker tegenkomen.

#### *Steeds meer kanjers op het fietspad*



We gaan er vanuit dat deze voertuigen op het fietspad mogen rijden, ook als de omliggende wegen 30 km zijn geworden. De fietspaden moeten dan voldoende breedte bieden om dit soort voertuigen en de overige fietsers voldoende ruimte te bieden.

Veel fietspaden in het plan zijn 3,5 of 4 m. Vanaf een spitsuurintensiteit van 150 fietsers (beide richtingen) is 3,5 - 4 m breedte aanbevolen door CROW, vanaf > 350 fietsers wordt 4,5 m aanbevolen. Omdat in dit gebied de fietsroutes erg druk zijn en nog drukker zullen worden, is minimaal 4 m en liefst 6 m breedte echt nodig. Bij die breedte kunnen in beide richtingen 2 x 2 fietsers naast elkaar rijden, terwijl tegelijkertijd in allebei de richtingen een snelle fietser hen inhaalt. En die situatie is in de spits nu al geen uitzondering. Daarom pleiten we voor een standaard breedte van de fietspaden van 4 tot 6 meter, in plaats van de 3,5 tot 4 meter zoals die nu in het plan voorkomen. De bestaande fietspaden langs het Westplein zijn bijvoorbeeld 4 m, in het plan worden die versmald naar 3,5 (Profiel 8).

Overigens zijn we van mening dat snorfietsen, net als brommers en speed pedelecs, verplicht op de rijbaan moeten gaan rijden en dan op

We zijn het met u eens dat bromfietsers en snorfietsers op de rijbaan thuishoren. Op 12 juli 2020 is er een voorstel in de gemeenteraad besproken om de snorfietsen te verplaatsen van de meeste vrijliggende fietspaden binnen de stedelijke verdeelring naar de rijbaan. Hierin zijn de Graadt van Roggenweg en het Westplein ook als wegen benoemd waar de snorfiets naar de rijbaan kan.

Bij de uitwerking van de breedte van de fietspaden zijn deze gecontroleerd aan de hand van de ontwerprichtlijnen, rekening houdend met de (te verwachten) intensiteiten. Dus vanaf 350 fietsers per uur is het uitgangspunt 4,5 meter brede fietspaden. We zijn er hierbij vanuit gegaan dat het om fietspaden gaat waar snor- en bromfietsers geen gebruik van maken, die rijden op de rijweg.

Alle fietspaden in het plangebied hebben een belangrijke functie, ook volgens SRSRSB maken alle fietsroutes onderdeel uit van de hoofd fietsroutes. We zijn in de beoordeling van de breedtes verder wel uitgegaan van de importantie van de fietsroutes, waarbij er onderscheid is gemaakt naar belangrijke doorgaande fietsroutes zoals de Leidseweg – Van Sijpesteijnkade, de Kanonstraat naar de fietsenstalling Jaarbeursplein en de Kanaalstraat – Leidseveertunnel. Op basis van tellingen zijn ook de Daalsetunnel (noordzijde) en de route vanaf de Croeselaan belangrijk te noemen.

Daarnaast is er sprake van een aantal routes waar een afweging is gemaakt tussen de breedte van het fietspad en de overige ambities voor dit gebied. Zonder in te gaan op elk fietspad is er een aantal fietspaden waar we niet voldoen aan de gewenste 4,50 meter (volgens CROW). Zo is er een aantal fietspaden die niet breder ingepast kunnen worden vanwege de ambitie voor groen (Graadt van Roggenweg, Kanonstraat), het faciliteren van de stromen voetgangers (Kanonstraat) en omdat er aan beide zijdes fietspaden in twee richtingen worden gerealiseerd en daarmee een spreiding van het aantal fietsers (Graadt van Roggenweg en Kanonstraat). Ook is er sprake van een combinatie van bestaande gebouwen en de bouwopgave, waarvoor voldoende beukmaat nodig is voor een haalbaar bouwplan (Nieuwe Hagelstraat en Kanonstraat en Verlengde Kanonstraat). En is er sprake van een aantal kunstwerken waar niet meer ruimte is, zoals op de Sowetobrug in combinatie met de ligging van de trambaan.

het fietspad niet meer zijn toegestaan. Voor de normen voor fietspadbreedtes hebben we daarom de normen uit de tabel “vrijliggende fietspaden” gebruikt. Indien snorfietzen op het fietspad blijven, zou de tabel “vrijliggende bromfietspaden” voor de fietspadbreedtes moeten worden gebruikt. Dan is nog meer breedte nodig. Bij meer dan 100 (brom)fietsers per uur is een pad van 4,0 m breedte nodig.

### Profielen

In onderstaande tabel geven we voor de verschillende profielen weer wat de huidige breedte is, welke breedte in het PvE/FO is beoogd en welke breedte naar ons idee benodigd is.

Profiel nummer	Huidige breedte	Geplande breedte	Gewenste breedte	Opmerking
1	3,0/3,5	3,0/3,5		Blijft ongewijzigd
2	3,0/0,9	3,5/3,0	3,5/3,5	Ten koste van tussenstrook tram/rijbaan
3		4,0/3,5	4,0/3,5	4 m betreft fietsstraat - best smal
4		4,0/3,5	4,5/3,5	4 m betreft fietspad
5	4,9/3,1	4,0/3,5	4,0/3,5	4,9 is weg 2 ri verkeer, 4 m is fietspad
6		-/5,0	-/5,0	Naar Jaarbeursplein/kiss and ride
7		-/4,5	-/5,0	Drukke route langs NH hotel naar stalling
8	4,0/variabel	3,5/3,5	4,0 of meer	Kanonstraat, blijft hoofdfietsroute
9	4	3,5/3,5	4,0 of meer	Kanonstraat, Uitstapstrook komt op fietspad uit, als bij 8
10		4,0/3,0	4,0/4,0	Zuidzijde Daalsetunnel kan Sijpesteijntunnel ontlasten
11	4,0/3,0	4,0/3,0	4,0/4,0	
12		4,5/4,0	4,5/4,5	Fietspad naar laden/lossen is de facto fietsstraat
13		2,5/3,5	3,5/4,5	
14		4,5/4,0+1	4,5/4,5	Leidseveertunnel, fietspad +fietsstraat
15	3,85	4,5 (-0,7)	6,0 + 1 m schuw	Sijpesteijntunnel. Houdt rekening met schuwafstand kade
16		4,5	6,0	Sijpesteijkade
17	5,0	4,5	6,0	Sijpesteijkade
18	5,0	4,5/4,5	4,5/4,5	variant ongelijkvloers
18b	5,0	4,5	6,0	variant gelijkvloers
19		4,5	6,2	Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan
20		4,6	6,2	Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan
22		4,5	4,5 + 0,3	30 à 50 cm schuwstrook tussen rijbaan en parkeren
23		5,0	5,0	Verlengde Kanaalstraat
B2		3,5/3,5	4,5/4,5	Ten koste van verbrede tussenstrook
B3		4,5	4,5	

De groen gemarkeerde profielbreedtes betreffen fietspaden die de drukte uit de Van Sijpesteijntunnel deels over kunnen nemen. Deze routes zullen ook gebruikt worden door fietsers die niet in de Van Sijpesteijntunnel willen fietsen. Daarom moeten deze routes royaal en

Uiteraard zijn er ook plekken waar een combinatie van bovenstaande aspecten een rol heeft gespeeld in de afwegingen.

Het verruimen van de breedtes naar 5 of 6 meter kan zeker een belangrijke bijdrage leveren aan het fietscomfort in dit gebied. Bij een maatvoering waarbij 2 fietsers naast elkaar fietsen en ruimte is voor een 3<sup>de</sup> fietser om op de eigen rijbaan 2 fietsers in te halen is zeker een belangrijke bijdrage aan het comfort. Aan de andere kant is hier sprake van een deel van het Centrum waar ook voetgangers en openbaar vervoer een hoge prioriteit hebben volgens het vigerende mobiliteitsbeleid. In dit hoog stedelijke gebied betekent dat ook dat de prioriteit niet alleen bij de fietsers kan komen te liggen, maar dat er ook voldoende ruimte moet zijn voor andere belangen.

In het definitieve PvE/FO zijn de argumenten waarom wordt afgeweken van de uitgangspunten voor de breedte van fietspaden explicieter toegelicht.

### Samenvattend:

We hebben de profielen geanalyseerd en op basis van een integrale afweging, rekening houdend met de ambities op gebied van groen, voetgangers, verblijfskwaliteit en bouwopgave, komen we tot de conclusie dat er geen aanleiding is om grote wijzigingen door te voeren in de breedte van de fietspaden. Uiteraard houden we deze inspraakreactie bij de verdere uitwerking in het Voorlopig Ontwerp in gedachten en wordt in de verdere detaillering bekeken of er op details nog optimalisaties mogelijk zijn. Het gaat hierbij hooguit om optimalisaties en geen grootschalige wijzigingen.

---

comfortabel zijn.

We geven hier een aantal toelichtingen op de profielen:

- Sowetobrug: 2 richtingsfietspad van 3 m breed betekent een flinke verbetering t.o.v. de huidige 0,9 meter richting het 24 Oktoberplein. Voor een toekomstbestendige inrichting is 3,5 m beter, de ruimte kan gevonden worden door de tussenstrook tussen tram en rijbaan smaller te maken.
- De Verlengde Kanonstraat (tussen het NH hotel en het Van Sijpesteijengebouw) wordt 2 richtingsfietspad en dat is fijn, maar de breedte wordt 4,5 m. 5 Meter is beter, we denken dat er wel wat ruimte kan worden gewonnen ten koste van de trottoirs met plantvakken. Het is er nu al druk met fietsers.
- Profiel 8: we hebben in de huidige situatie langs het Westplein fietspaden van 4 m breed. In het plan wordt dat versmald naar 3,5 m. Wat ons betreft is dit onverantwoord, gezien de huidige drukte en de verwachte groei. Als er iets verandert aan het huidige fietspad ligt verbreding tot 5 m meer in de rede.
- Profiel 10, fietspad bij de inrit van de (zuidelijke) Daalsetunnel is ingetekend 3,0 m breed. Dat moet breder worden. Het is de bedoeling dat fietsers zich meer spreiden, bijvoorbeeld vanaf de Cremerstraat al naar de zuidelijke buis van de Daalsetunnel om naar het centrum van Utrecht (via de Knipstraat brug) te gaan. Dan wordt dit fietspad dus drukker. Kan het fietspad hier, net als in de noordbuis worden verbreed en eventueel à niveau met het voetpad worden gelegd? Zie profiel 11.
- Profiel 13, Lombokplein uit de Leidseveertunnel. Een éénrichtingsfietspad van 2,5 m breed. Dat is echt onvoldoende. Het is het enige éénrichtingsfietspad in het plan, het zou een tweerichtingspad moeten worden. De boogstralen bij de aansluitingen bij andere fietspaden zijn ook kleiner dan nodig en kleiner dan de vereiste 5 m. Er is wel een breed trottoir, er is dus ruimte genoeg. Het andere fietspad daar wordt 3,5 m, dat is ook te smal. Deze route moet fietsers uit de Cremerstraat/Vleutenseweg naar de Leidseveertunnel brengen, waarbij ze niet door de Van Sijpesteijntunnel fietsen. Maak deze route aantrekkelijker.
- Profiel 15 in de Van Sijpesteijntunnel. De ontworpen 4,5 m is maar 65 cm breder dan het nu is. Met slechts 30 cm schuwafstand van de kadewand, waar dat volgens de richtlijnen een meter moet zijn. We willen meer afstand tot de kadewand en een grotere verbreding dan 65 cm. Voor zo'n belangrijk druk fietspad is 6,0 m nodig.

- Kade naast de Van Sijpesteijnbrug: 4,5 m smal fietspad als vervolg op de Van Sijpesteijntunnel. Ook dit moet 6 m worden. Variant gelijkvloers 4,5 m breed fietspad. Ongelijkvloers 2 paden van 4,5 m. Alleen daarom zou je al ongelijkvloers willen. Als de gelijkvloerse variant zou worden aangelegd, wat we beslist niet willen, dan zou het fietspad minstens 6 m breed moeten zijn.
- Profiel 19 en 20: fietsstraat 4,5 of 4,6 m. Best smal nog hier, door het 'opbossen' van fietsers voor rood licht bij de VRI etc. Op de verlengde Leidseweg moet niet de beroerde verharding van de Leidseweg worden doorgetrokken. Wij willen een wegdek zonder de losliggende, rammelende en soms levensgevaarlijk omhoogstaande klinkers. Bovendien doen de klinkers niet waarvoor ze zijn bedoeld: de snelheid van het autoverkeer afremmen. Auto's rijden ofwel midden op de weg, waardoor de wielen aan weerszijden van de klinkerstrook op het asfalt rijden, of ze rijden op één asfaltstrook. In beide gevallen raken de wielen de klinkers niet. De klinkers zijn wel zeer oncomfortabel om overheen te fietsen, bijvoorbeeld om andere fietsers in te halen. Kies een profiel zoals op de Prins Hendriklaan: het middendeel moet bol gestraat met vlakke klinkers. Dan kun je er met de fiets overheen, terwijl de snelheid van auto's die eroverheen rijden wél goed wordt geremd. Dat is wat je wilt met een fietsstraat. Hier zit ook een overgang in de kwaliteit: van Domstad bijzonder/allure naar Domstad compact. Dat maakt het ook zichtbaar in het profiel.
- Profiel B2, Kanonstraatbrug: 2 fietspaden van slechts 3,5 m, terwijl er ruimte genoeg is; er liggen ook drie verharde tussenstroken van minstens 3 meter. Maak de fietspaden breed genoeg om toekomstbestendig te zijn.

- 61 *Kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel*  
 We zijn niet gelukkig met het ontwerp van het kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel. Het is wat ons betreft méér dan twijfelachtig of hier vanuit de capaciteit of vanuit de veiligheid een verkeerslicht (VRI) nodig is. Wij hebben eerder aan de gemeente een aantal suggesties gedaan voor een andere kruispuntvorm. Zonder VRI denken wij dat het kruispunt veiliger wordt.
- Rotonde*  
 Zo ligt in Delft het Delflandplein, een rotonde met ongeveer dezelfde grootte, die ook door een belangrijke OV-verbinding (tramlijn) wordt doorsneden. Op een rotonde binnen de bebouwde kom worden fietsers standaard in de voorrang gezet. Wij hebben begrepen dat het niet bekend is hoeveel fietsers hier op termijn gaan rijden, mogelijk komen er zoveel fietsers te rijden, dat het auto (en bus)verkeer geblokkeerd zou kunnen raken; om die reden heeft de gemeente eerder aangegeven een rotonde niet te zien zitten.

In de verkenningen naar het gewenste kruispuntontwerp hebben we indertijd (voor de vaststelling van de Omgevingsvisie) de mogelijkheden van een rotonde onderzocht. Hieruit bleek inderdaad dat de onzekerheid van de hoeveelheid te verwachten fietsverkeer (dat op de rotonde voorrang heeft) van invloed was op de doorstroming van bus- en autoverkeer. De kruising maakt onderdeel uit van de HOV-structuur van de stad (zgn. HOV-bril). Een onbetrouwbare dienstuitvoering is niet gewenst. De keten is zo sterk als de zwakste schakel. Een voorrangsplein levert voor de doorstroming van het busverkeer vergelijkbare knelpunten op. Een rotondevariant, waarbij de bus door de rotonde rijdt, zou dit nadeel voor het busverkeer opheffen. Het ruimtebeslag van zo'n oplossing is daarbij wel erg groot, waardoor niet inpasbaar zonder grote knelpunten in relatie tot bijvoorbeeld het inpassen van het Parkblok.

### *Voorrangsplein*

We willen nogmaals een suggestie doen, die nog niet is onderzocht. We willen vragen om te onderzoeken of met een voorrangsplein het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden. Het voorrangsplein komt voort uit de ontwerpprincipes van LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller). Met een voorrangsplein is in de afgelopen jaren in diverse gemeenten gunstige ervaring opgedaan (o.a. Hilversum, Arnhem). Een beschrijving van de kenmerken van een voorrangsplein is te vinden op <https://www.wegenwiki.nl/Voorrangsplein>. Wij verzoeken u om deze aansluiting te ontwerpen met hooguit een waarschuwingslicht voor de bus en een licht-op-verzoek voor voetgangers zoals op de Neude. De busbaan zou rechtdoor over het pleintje kunnen gaan en doorlopen over de Vleutenseweg. Verkeer uit de richting van het Park Plaza hotel/Smakkelaarsveld slaat af het voorrangsplein op.

### 61 *Oversteek Kanaalstraat – Leidseveertunnel*

We zijn blij dat bij de oversteek vanuit Lombok naar de noordzijde van het Smakkelaarsveld gekozen is om geen verkeerslicht te plaatsen. We gaan er vanuit dat het profiel van de Stadsstraat zodanig is, dat de snelheid en de omvang van het autoverkeer voldoende worden afgeremd, zodat fietsers veilig kunnen oversteken. Fijn ook dat hier een nieuwe inrichting van de opstelruimte voor fietsers wordt toegepast in de vorm van een 'friezak'.

Dank voor de positieve reactie.

### 61 *Oversteken trambaan bij Koningsbergerstraat en Jaarbeursplein*

De tramhaltes bij de Koningsbergerstraat liggen nu pal tegenover elkaar, de ene vóór, de andere na de oversteekplaats. Een ligging van beide haltes direct ná de kruising is veel handiger voor overstekers, omdat zij veel sneller groen licht kunnen krijgen als de tram halteert na de oversteek. Dan is er ook meer ruimte, omdat de voorsorteerstroken voor het autoverkeer linksaf niet op dezelfde doorsnede liggen als de tramhalte.

Verder vragen we ons af of de VRI wel nodig is bij de oversteek van de Koningsbergerstraat. De maximumsnelheid op de Graadt van Roggenweg gaat ter hoogte van de Koningsbergerstraat van 50 naar 30 km/u. Mag dat 15 m eerder? Daarnaast kan de versmalling van de rijbaan naar 2x1 rijstrook ook vóór de Koningsbergerstraat worden gedaan, zodat er dan maar één rijstrook per richting overgestoken hoeft te worden. Dat vergroot de veiligheid voor de oversteekplek bij de Koningsbergerstraat. Er ontstaat opstelruimte voor verkeer vanaf het Jaarbeursterrein. Vermoedelijk zijn er dynamische drempels (actibump o.i.d.) nodig om de 30 km af te dwingen, terwijl de nood-en hulpdiensten wél in volle vaart erdoor kunnen.

De oversteek van de trambaan bij het Jaarbeursplein is ook met een VRI

De ligging van de tramhaltes wordt niet aangepast. De provincie wil de haltes tegenover elkaar hebben liggen. In het kader van het verlagen en verlengen van de haltes van de SUNIJ-lijn is voor het lagevloer materieel onderzoek gedaan naar het zoveel als mogelijk tegenover elkaar leggen van de haltes. Zo is de halte Vasco da Gamalaan op die wijze aangepast.

Wij vinden verkeerslichten op deze kruising een voorwaarde om het verkeer hier zo veilig mogelijk te kunnen afwikkelen. De trambaan maakt een te integraal onderdeel uit van de verkeerskruising om het tramverkeer uitsluitend met waarschuwingslichten te regelen.

Er blijft nog kruisend en afslaand autoverkeer, zowel vanuit het Hojel-terrein als uit de Koningsbergerstraat (dat laatste is nu niet het geval). Linksafslaand autoverkeer op de Graadt van Roggenweg moet beveiligd worden ten opzichte van de tram (dat is tot nu toe nooit bevredigend geregeld).

Het toepassen van (tram-)waarschuwingslichten beperken we in Utrecht in principe tot oversteken met langzaam verkeer, niet met autoverkeer.

In het plan wordt geen rekening gehouden met dynamische drempels.

geregeld. Maar is het nodig om de oversteek van de stadsstraat ook met VRI uit te rusten? Hoeveel verkeer slaat er eigenlijk af, moet dat VRI-geregeld worden? Wij vragen ons af: kan een tramwaarschuwing voldoende zijn, eventueel aangevuld met een voetgangerslicht op verzoek (zoals op de Neude).

#### 61 *Geregelde kruispunten*

Bij verschillende kruispunten in het gebied zijn verkeerslichten ingetekend. Ze zijn in de navolgende figuur met een rode cirkel aangegeven.



Op verschillende kruisingen en aansluitingen worden verkeerslichten toegepast. Dat vinden we ongewenst om de volgende redenen:

- Volgens onderzoek van de SWOV, (de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) zijn kruisingen met verkeerslichten de minst veilige kruispuntsvorm. (<https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten>) Rotondes zijn het veiligst maar ook op voorrangskruisingen vallen veel minder slachtoffers dan op kruisingen met verkeerslichten.
- Verkeerslichten zijn niet nodig vanuit het oogpunt van capaciteit: de beoogde aantallen motorvoertuigen en fietsers kunnen worden afgewikkeld zonder VRI. Verkeerslichten zouden pas moeten worden toegepast bij meer dan 20.000 mvt/etm over een kruising. Bij de geplande drukte van maximaal 15.000 mvt/etmaal is het goed mogelijk om ongeregelde kruispunten te ontwerpen.
- Voor de drukkere kruisingen is een voorrangspointje vaak een goede oplossing.
- Het hele gebied valt in de A-zone van SRSRSB, waar ernaar gestreefd wordt om verkeerslichten niet toe te passen.
- In 30-km gebieden horen sowieso geen verkeerslichten.
- Omdat er zoveel verkeerslichten dicht na elkaar liggen, zullen ze gekoppeld moeten worden om terugslag of overstaan te voorkomen. Kruisend verkeer moet daardoor lang wachten, ook als er geen verkeer

Wij delen uw mening ten aanzien van de terughoudendheid van het toepassen van verkeerslichten. In SRSRSB wordt ook gesteld dat verkeerslichten in de Binnenstadszone zoveel mogelijk moeten voorkomen. Het weghalen van verkeerslichten òf het niet-plaatsen van verkeerslichten kan echter alleen indien er een veilig kruispuntontwerp kan worden opgesteld, geschikt om zonder verkeerslichten te functioneren.

Reactie per locatie:

- Koningsbergerstraat: zie eerdere reactie hierboven
- Croeselaan-Damstraat: de verkeersstromen zijn hier te complex om te volstaan met (tram)waarschuwinglichten:
  - o Linksafslaand autoverkeer naar de Damstraat
  - o Kruisend langzaam verkeer Damstraat-Croeselaan v.v.
  - o Stadingaande trams van middenligging naar de zijligging en halte Jaarbeursplein
  - o Staduitgaande trams en bussen van zijligging (halte Jaarbeursplein) naar middenligging (tram) resp. staduitgaande rijbaan GvRweg (bus). Bussen rijden over de sporen van de tramhalte Jaarbeursplein, maar halteren hier niet. Ook vanwege de eis van absolute prioriteit voor de tram zijn verkeerslichten noodzakelijk.
- Kruising uitrit parkeergarage Forum en expeditieroute Mineurslaan: vanuit veiligheid vinden we hier verkeerslichten wel gewenst. Maar we kunnen wel heel kritisch naar de bedrijfstijden kijken. Dus bijvoorbeeld de verkeerslichten alleen gedurende de spits aan.
- Kruising Sijpesteijnkade-Leidseweg v.v.: vooralsnog regelen met verkeerslichten. Ook hier geldt: kritisch kijken naar de bedrijfstijden.
- Kruising Vleutenseweg: een belangrijke reden om hier verkeerslichten te handhaven is dat het kruisend busverkeer (de route maakt onderdeel uit van de HOV-structuur) met enige prioriteit kan worden afgewikkeld. Zonder lichten is de busafwikkeling te veel afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer op de route Kanonstraat-Daalsetunnel v.v. De keten (de doorstroomkwaliteit van het busverkeer) is zo sterk als de zwakste schakel. Deze kruising zou dat kunnen worden als er geen verkeerslichten staan.
- Afgezien van deze eis ten aanzien van de doorstroming van het busverkeer, is er ook nog te veel autoverkeer van/naar de Vleutenseweg

rijdt. Dan staat kruisend verkeer op niets te wachten; de fietsers zullen dit ervaren als ongeloofwaardige regelingen en dat werkt rood licht negatie in de hand.

- Fietsers hebben weinig groentijd nodig om over te steken, reden waarom ze vaak maar een paar seconden groen per cyclus krijgen. Daardoor is de stopkans voor fietsers erg hoog. Stoppen en optrekken kost menselijke energie en is oncomfortabel. Door de korte groentijd is de wachttijd voor fietsers relatief lang. Verkeerslichten bevorderen niet bepaald het fietsgebruik.
- Bij verkeerslichten zijn voorsorteer- en opstelstroken nodig wat het ruimtegebruik vergroot. Bij rotondes, voorrangspointjes en voorrangskruisingen is minder verharding nodig waardoor het gebied groener en aantrekkelijker kan worden ingericht.
- Stappend en optrekkend verkeer veroorzaakt meer lawaai en uitstoot dan rustig doorrijdend verkeer.

In het PVE wordt op pagina 111 gemeld dat het autoverkeer bij verkeerslichten een extra keer mag wachten, mits er geen terugslag plaatsvindt naar voorgelegen kruisingen. Doordat er zovéél verkeerslichten komen is de afstand naar het voorgelegen kruispunt kort en zal die terugslag zich vaak wel voordoen. Volgens het bijlagenboek (pag 85) slaat zelfs het fietsverkeer bij de inrit voor het stadskantoor terug tot aan de kruising met de Van Sijpesteijkade/Leidseweg/Kanonstraat.

We verzoeken om als uitgangspunt te hanteren dat kruisingen als ongeregelde voorrangskruising worden vormgegeven. We willen dat alleen verkeerslichten worden toegepast als dat qua verkeersintensiteit absoluut noodzakelijk is. We wijzen u op de succesvolle verwijderingen van verkeerslichten op de Hogeweidebaan, de Adriaan van Ostadelaan en op de aansluiting Marco Pololaan – Churchillaan. Over het voorrangspointje op de 't Goylaan is het nodige te doen geweest maar we hebben er alle vertrouwen in dat na de geplande aanpassingen ook dat een succes zal zijn. Zet geen verkeerslichten neer, dan hoeven ze later ook niet te worden verwijderd.

voor een goede, zo veilig mogelijke afwikkeling van langzaam verkeer en autoverkeer op het nu ontworpen kruispunt.

- 61 Opmerkingen per pagina van het PvE  
Naast bovenstaande hebben we nog losse opmerkingen per pagina van het PvE.
- Op pag. 25 van het PvE staat: Croeselaan, Damstraat, Kanaalstraat en Vleutenseweg worden goed aangesloten. Vergeet daarbij de fietsroute naar de Cremerstraat niet!
  - Pag 27: groen en gezond – het woord fiets ontbreekt hier. Wel lopen, kanoën en het groen zelf onderhouden. De hier doorheen fietsende mensen zullen de meeste manuren beweging hier realiseren. Op pag 28 komt de fiets gelukkig wel om de hoek kijken.

- Pag 25: Goede aanvulling, de Cremerstraat nemen we op.  
Pag 27: Hier wordt ons inziens ruim aandacht besteed aan fietsen als onderdeel van groen en gezond. Termen van “gezonde mobiliteit” en “Fietsen en wandelen in een omgeving met veel water en groen is aangener”.
- Pag 30: Het is duidelijk dat Openbaar Vervoer, lopen en fietsen de meest ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zijn. We ontkomen er niet aan om in het dwarsprofiel waar autoverkeer rijdt per persoon meer ruimte te reserveren dan voor andere minder ruimtevrugnende vervoerswijzen.
- Pag 39: Zie reactie bij de profielen (iets hiervoor).



- Pag. 30 profiel Graadt van Roggenweg – per persoon krijgt de auto het meeste ruimte en de fiets het minst.
- Pag. 39 fietspaden worden “waar mogelijk” minimaal 4,5 m breed. De voetganger krijgt vaak wel 5 m. Zorg voor voldoende brede fietspaden! Een verdubbeling van het fietsverkeer moet gewoon passen.
- Pag. 44: uitleg dynamisch verkeersmanagement. Toepassing van een voorrangspointje geeft betere/rustiger doorstroming van alle verkeersstromen.
- Pag. 48: er komen in- en uitvoegstroken voor fietsers naar de stationspleinstalling. Dat is een goed idee.
- Pag 49: langsparkeren wordt doorgetrokken langs de Leidseweg. Langsparkeren is vaak een noodzakelijk kwaad langs fietsroutes, maar zorg voor zo min mogelijk geparkeerde auto's langs de fietsroutes!
- Pag. 52: fietsparkeren voor het park en horeca-paviljoen wordt inwendig in de aangrenzende bebouwing opgelost. Keuze om niet te stallen op maaiveld, omdat ook fietsers die de trein pakken hier dan gaan parkeren en we zijn met de gemeente eens dat dat ongewenst is. We zijn benieuwd of dat gaat werken. Hier gestalde fietsen staan niet gevaarlijk, er is dus geen titel om ze te verwijderen als treinreizigers hier toch stallen (tenzij de APV wordt aangepast).
- Kortstallen voor bezoekers van bijvoorbeeld het horeca-paviljoen of het park moet op maaiveld mogelijk zijn. Alle parkeerplaatsen voor auto's op maaiveld blijven behouden, het is niet te verkopen dat stallen op maaiveld verboden is en parkeren wel is toegestaan.
- Pag. 54: rooilijnen Damstraat worden doorgezet in verlengde Damstraat. Dat betekent dat we daar weer met net te weinig ruimte voor de combinatie van auto + fiets + parkeren + lopen komen te zitten. De rijbaan wordt breder dan in de huidige Damstraat. Er is onvoldoende schuwafstand mogelijk ten opzichte van geparkeerde auto's. Door het hoge aantal parkeerbewegingen is het risico erg groot “gedeurd” te worden of aangereden door een uitparkerende auto. Verminder het aantal geparkeerde auto's langs fietsroutes en zorg dat er een schuwstrook langs de parkeerplaatsen is.
- Pag 65: zelfs de kruising Nieuwe Hagelstraat – busbaan wordt VRI-geregeld. Dat is hier toch echt volkomen overbodig. Kan die VRI uit het plan? Of beperkt blijven tot een waarschuwingslicht voor de bus?
- Pag 86 bruggen: voldoen de fietshellingen Damstraatburg/Kanonstraatbrug aan de richtlijnen? Dat is zeker bij kruisingen direct naast de brug erg belangrijk. De helling mag (pag 86) maximaal 4% zijn, maar bij die helling kunnen fietsers die de brug af komen met een flink vaartje op de kruisende route aan komen rijden. Fietsers die vanuit stilstand de brug op willen rijden zullen dat niet kunnen: dat is daarvoor te steil.
- Pag 102: Bij hoge bebouwing moet goed op windhinder worden gelet.

Pag 44: Het klopt dat in algemene zin een voorrangspointje een bijdrage kan leveren aan een betere of rustiger verkeersdoorstroming. Even los van het feit of voorrangspointjes op het Lombokplein passen, dient dynamisch verkeersmanagement een bijdrage te leveren in het sturen van autostromen via de juiste routes en met de juiste snelheid.

Pag 48: Bedankt voor de positieve reactie.

Pag 49: Een deel van de bestaande parkeercapaciteit dat komt te vervallen door de reconstructie dient te worden gecompenseerd. Het gaat hierbij om vijf parkeerplaatsen in totaal die over de gehele lengte van de Leidseweg worden toegevoegd. Ons inziens een minimaal aantal.

Pag 52: Het klopt dat het in de praktijk een opgave zal zijn om het Lombokpark vrij te spelen van gestalde fietsen. Een dagelijks punt van zorg leert de praktijk in het Stationsgebied.

Kortstallen: We willen het fietsparkeren zoveel als mogelijk inpandig oplossen. De praktijk leert dat het mogelijk maken van stallen op het maaiveld, deze niet alleen gebruikt worden voor kortparkeren, maar ook voor langparkeren, o.a. treinreizigers. Een risico dat u in uw reactie hierboven ook benoemd.

Pag 54: We snappen de zorg en daar is in het ontwerp zoveel als mogelijk rekening mee gehouden. De rijbaan is breder, en daarmee beter geschikt voor fietsen in twee richtingen, gecombineerd met autoverkeer in één richting. Daarnaast wordt er aan één zijde parkeren toegevoegd, op een brede parkeerstrook van 2,20 m. breed. Dat is breder dan de breedte volgens de CROW-richtlijnen, te weten 2 m. Dit verlaagd de kans op ‘gedeurd’ te worden.

Pag 65: Er is hier sprake van een complexe kruising met relatief veel buslijnen en een tramlijn. Daarnaast zal hier autoverkeer naar Park Plaza hotel en Smakkelaarsveld moeten rijden. Om hier alle verkeersstromen in verschillende richtingen voldoende doorstroming (tram met voorrang, in- en uitvoegende buslijnen) en voldoende veilig te laten verlopen zijn verkeerslichten noodzakelijk.

Pag 86: De fietshellingen zijn incidenteel maximaal 4%.

Pag 102: Op basis van het voorliggende PvE/FO is reeds windhinderonderzoek uitgevoerd. De resultaten van de studie zijn positief: de nieuwbouw levert geen nadelige gevolgen op ten aanzien van windhinder op maaiveldniveau (waaronder ook fietspaden). In de volgende fase, als onderdeel van het bestemmingsplan wordt nogmaals het windklimaat in beeld gebracht.

Niet alleen voor voetgangers bij de entree van het gebouw, maar ook voor het fietspad erlangs. Zo'n windhoek als bij de Rabobank moeten we niet nog een keer aanleggen. Geldt "geen windhinder" ook voor de fietsroutes? Staan de bomen goed gepland om windhinder te verminderen? Zijn er andere manieren om windhoeken te voorkomen?

Tot slot

We hebben de plannen uitgebreid bestudeerd en vertrouwen erop dat u welwillend naar onze opmerkingen en suggesties kijkt. We zijn uiteraard graag bereid om onze opmerkingen mondeling aan u toe te lichten, als daaraan behoefte bestaat. We blijven graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen voor het Lombokplein. We zien uw reactie op onze opmerkingen met belangstelling tegemoet.

## 2.8 Leidse Rijn

### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

### Antwoord

- |    |   |   |
|----|---|---|
| 21 | Voor het doortrekken van het water graag goed overleg met omwonende en vooral de bewoners van de woonboten. Wat zijn de consequenties komen er vergunningen voor rondvaartboten en bierboten? We zien nu ook in deze Corona tijd hoe belangrijk groen en water zijn. Het is hier druk aan het water en overal waar groen is. Belangrijk om in de aanlegfase van het Lombokpark al rekening te houden met beheersbaarheid van drukte.  | Voor commerciële doeleinden (boot verhuur en rondvaart) is een exploitatievergunning nodig, die geldt voor alle Utrechtse vaarwateren. De reeds verleende exploitatievergunningen gelden dus ook voor de Leidse Rijn. In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin het tegengaan van hinder, gevaar en overlast een van de aspecten zal zijn. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.  |
| 23 | Bij pag. 4.2 wordt aangegeven dat er aanmeerplekken voor de rondvaart komen. Ik zie in dit plan 1 aanmeerplek. Klopt dit of is het de bedoeling dat er nog meer aanmeerplekken komen. Op pag. 48 wordt de Leidse Rijn versmalt naar 6 meter. Bij het Lombokspark kunnen bootjes het water in. Het wordt een druk punt en zal zeker zorgen voor gevaarlijke situaties met de rondvaartboten en andere sloepjes die in en uit de stad willen. Of zoals jullie het noemen rondjes gaan varen. hebben jullie wel eens gekeken bij het Muntplein hoeveel opblaasbare bootjes, kano's surfplanken er met mooi weer het water op gaan? Dit zal je dus ook krijgen bij het Lombokspark en daar is minder ruimte dan hier bij de sluis. Jullie schrijven hier niets over in jullie plannen. Op pag. 103 hebben jullie het over de geluidsoverlast van het verkeer. Maar hierin zijn de boten meegenomen die door de Leidse Rijn gaan varen meegenomen. Ook over de milieuzonering op het water is niets geschreven. Nogmaals ik maak me erg zorgen over de veiligheid op het water zowel aan het Lombokspark als bij ons bij het Merwedekanaal. De | Tussen de Damstraatbrug en de Van Sijpesteijnbrug kan, aan de zijde van de Leidseweg, inderdaad een aanmeerplek (om op/af te stappen, niet om te blijven liggen) worden gerealiseerd voor bijvoorbeeld sloepen of een rondvaartboot. De locatie ter hoogte van het Lombokpark lijkt hiervoor gunstig en goed inpasbaar. De aanmeerplek wordt in de vervolgfase nader uitgewerkt. Aan de zijde van Lombok kan, bij het Lombokpark, een voorziening komen om kleine bootjes, zoals kano's, aan te meren en in en uit het water te halen. Vooralsnog gaan we uit van 1 plek. Dit nemen we explicieter op in het PvE/FO. Het zal inderdaad drukker worden als gevolg van de doorvaarbare Leidse Rijn, de regels van het BPR zijn van kracht om veiligheid op het water te reguleren. Er worden alleen exploitatie vergunningen uitgegeven aan emissievrije boten. De huidige vergunninghouders hebben voor een aantal schepen nog een overgangstermijn tot 2022 om de schepen emissievrij te maken. Voor recreatievaart geldt dat ligplaatsen voor emissievrije bootjes aanzienlijk goedkoper zijn dan voor dieselboten. Nieuwe ligplaatsvergunningen worden alleen nog aan boten verleend die emissievrij zijn. In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze |

zomers worden warmer en de bewoners zoeken verkoeling op en in het water. Dus veiligheid op het water en geluidsoverlast na 22 uur moet zorgen dat dit gebied leefbaar blijft. Sterkte met de plannen.

integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin onder andere zwemmen en het tegengaan van hinder en (geluids)overlast aan de orde worden gesteld. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.

26 Er wordt gesproken over varen naar de catherijnesingel maar er worden langs de leidsekade ondanks de ruimte in de vaargeul geen nieuwe ligplaatsen voor bootjes gerealiseerd. Gemiste kans, er is niet eens de mogelijkheid om je op de wachtlijst voor een bootje in te schrijven op dit moment. Meer water, meer varen -> meer ligplekken en gebruik van dit water.

Er worden inderdaad niet meer ligplaatsen gerealiseerd. Het extra water zal wel ruimte bieden aan kleine bootjes die geen ligplek nodig hebben (kano, rubberboot).

27 Ik ben direct aanwonende in de Leidse Rijn (woonbootbewoner). Ik constateer dat de gemeente allerlei facetten van de verkeerskundige veranderingen heeft laten modelleren en doorrekenen, echter: de implicaties van het doortrekken van de Leidse Rijn blijven onbeschreven. Ik wil de gemeente uitdrukkelijk vragen aandacht te schenken aan de gevolgen van de verbinding tussen de Singel en het Merwedekanaal. Daarnaast nodig ik de gemeente uit in te gaan op de volgende onderstaande punten, ten einde uw concept PvE te optimaliseren.

1) Onduidelijkheid over verwacht aantal vaarbewegingen: Het realiseren van een verbinding tussen Singel en Merwedekanaal zal tot nieuwe vaarbewegingen leiden. Hoe wordt de veiligheid op het water gewaarborgd en overlast voor aanwonenden geminimaliseerd? Recente dagen laten zien hoe populair dit water is voor recreatief gebruik. Dus een inschatting van vaarbewegingen en daarmee een beeld van het borgen van de veiligheid in dit gebied is essentieel. Dit beeld ontbreekt nu in het PvE. Er wordt in het stuk alleen gepraat over geluidsoverlast van het verkeer van de straat. Welke maatregelen treft de gemeente om (geluids)overlast van varende sloepen tegen te gaan? Desgewenst ben ik bereid mee te denken over maatregelen ter beperking van overlast. Kan de gemeente inzage geven in het verwachte aantal vaarbewegingen en in de manier waarop zij de (water)veiligheid in en langs de Leidse Rijn borgt?

2) Hogere groenambities oevers: "...De Leidse Rijn vormt een belangrijke drager. De nieuwe ruimtelijke structuur speelt in op de bestaande (groene) kwaliteiten die langs de Leidse Rijn al te vinden zijn...", aldus het stuk. Kijk naar het succes van de huidige drijvende tuinen aan de zuidoever van de Leidse Rijn, tegen kade van de Leidseweg; een succesvol bewonersinitiatief. Is de gemeente bereid dit initiatief uit te breiden en zo de 'harde' zuidelijke kade te vergroenen? Verdere vergroening van beide oevers draagt verhoging biodiversiteit; verbetering waterkwaliteit; versterking aangenaam

1) Een inschatting van extra vaarbewegingen van recreatieve bootjes als gevolg van het doortrekken van de Leidse Rijn is niet te maken, deze is sterk afhankelijk van weersomstandigheden; wel wordt de drukte op de Utrechtse wateren gemonitord en worden de resultaten hiervan betrokken bij de nog op te stellen Watervisie. Waterveiligheid wordt geborgd door handhaving op basis van het BPR en de gemeentelijke richtlijnen over onder andere snelheid.

2) Gemeente wil een uitbreiding van het bewonersinitiatief van de drijvende tuinen faciliteren op de delen waar dit in te passen is met het oog op doorvaartbreedte, aanmeerplek voor sloep/rondvaartboot en andere activiteiten. Vergroening van de noordelijke oever is voor een deel al voorzien in voorliggend plan, voor het deel buiten het plangebied van dit project is de ambitie ook aanwezig en wordt momenteel de (financiële) haalbaarheid onderzocht.

3) Er komt 1 aanmeerplek aan de zijde van de Leidseweg voor sloep/rondvaartboot. Aan de zijde van Lombok, bij het Lombokpark, kan een voorziening komen om kleine bootjes, zoals kano's, aan te meren en in en uit het water te halen. Vooralsnog gaan we uit van 1 plek. Dit nemen we explicieter op in het PvE/FO.

4) Handhaving milieuzonering is niet van toepassing op het water en ook niet te realiseren voor op het water. Wel is er een mogelijkheid om een invaarverbod in te stellen voor dieselboten (als daar reden voor is). In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in Utrecht. Dergelijke onderwerpen worden daarin meegenomen. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.

5) Rondvaartboten kunnen op basis van hun exploitatievergunning overal op de Utrechtse wateren varen.

stedelijk wonen en reductie golfslag en vaarsnelheid van passerende scheepvaart. Wil de gemeente ook vergroening van de noordelijke oevers tussen Molenpark en Damstraat overwegen? Huidig gebruik en inrichting zorgen voor veel zwerfafval dat te water beland. Een natuurvriendelijke inrichting à la oever Weerdsingel Westzijde, met opgaande beplanting, gaat inwaaien in het water tegen. Met hoge omgevingskwaliteit nodigt de gemeente haar bewoners uit tot het nemen van eigen verantwoordelijkheid voor het schoonhouden en behoud van die kwaliteit.

3) Onduidelijkheid specifieke uitgangspunten Leidse Rijn (par. 4.2.): "... Het is wenselijk om voorzieningen te maken om bootjes kort aan te meren...". Kan de gemeente aangeven hoeveel afmeervoorzieningen toegestaan worden en locatie aangeven? Hoe denkt de gemeente deze openbare ruimte te beheren? Zie de beheerdruk aan de Merwedesluis en vlonder Abeltasmanbrug.

4) Kan de gemeente toelichten op welke wijze zij de handhaving van Milieuzonering op het water wenst te realiseren?

5) Rondvaartboten/passanten, naar aanleiding van par. 4.2/8.2 (Plantoelichting plandeel Leidse Rijn): In paragraaf 4.2 en paragraaf 8.2 worden een aanlegplek voor rondvaartboten genoemd tussen de Damstraatbrug en de Sijpesteijnbrug. Tegenover het Lombokpark. In de passage worden ook rondvaartboten genoemd. Als er rondvaartboten door de Leidse Rijn gaan varen tot hoever gaan ze dan varen? Vraag: zijn vergunningen/concessies voor rondvaartboten aangevraagd en afgegeven? Dit in het licht van eerder genoemde (water)veiligheid en overlast aanwonenden.

- 28 Ik sluit me in mijn reactie helemaal aan bij de reactie van mijn buurman. Net als hij woon ik op een woonboot aan de Leidsekade, en heb ik vragen over de gevolgen van een bevaarbare Leidsche Rijn voor het groen, voor de watervogels en andere fauna (er zitten hier ijsvogels!), voor de zwemmers, de spelende kinderen in het water en voor de (boot)bewoners. In het gebied tussen Leidseweg en Leidsekade (met name tussen J.P. Coenbrug en Abel Tasmanbrug) is er door de hoge huizen aan weerszijden en door het water snel sprake van geluidsoverlast. Ik zou graag zien dat bij de uitwerking van de plannen voor een bevaarbare Leidsche Rijn goed wordt gekeken naar (geluid)overlast, zwerfvuil, veiligheid en milieu, en dat de bootbewoners van de Leidsekade hierover geconsulteerd worden.
- Zie de beantwoording bij de reactie hierboven, nummer 27.

- 32 Een van de belangrijkste doelstellingen van de Utrechtse stedenbouwkundige plannen is het creëren van een gezonde, duurzame en levendige stad. De Utrechtse roeiverenigingen dragen daar met 2.600 leden dagelijks aan bij. Zij beoefenen hun sport op het
- Wij onderschrijven het belang van de roeisport in Utrecht vanuit het perspectief van Gezond stedelijk leven. In het Collegebesluit van oktober 2017 en bijbehorende raadsbrief over roeien op het Merwedekanaal staat de visie van B&W beschreven, dit is het meest recente en actuele standpunt van het College

Merwedekanaal; al bijna 140 jaar lang. Met een lengte van 4,5 km van Noordersluis tot Muntsluis is het Merwedekanaal een van de grootste buitensportaccommodaties van de stad.

#### *Roeisport in een gezonde stad*

Roeien is een populaire sport die elders in Nederland groeit. Een sport die oprecht bijdraagt aan een leven lang fit zijn (Viking heeft leden van 80 jaar en ouder die nog wekelijks in de boot stappen!). Ook in Utrecht zou de sport kunnen groeien, mits er ruimte is voor de sport. En op die ruimte heeft de gemeente invloed! De Visie Merwedekanaal (2005) benadrukt het belang van het Merwedekanaal voor het roeien in Utrecht en spreekt zelfs van het optimaliseren van het Merwedekanaal voor de roeisport. Wij betreuren het dat deze visie niet wordt betrokken in het concept PvE en FO Lombokplein. Wij betreuren eveneens dat het college wederom geen uitvoering geeft aan de aangenomen 'motie Buunk' (motie 130/2015) waarin de gemeente het Merwedekanaal als buitensportaccommodatie aanwijst en "na te gaan of en op welke manier het mogelijk is om met deze 'regels en bepalingen' te zorgen dat "buitensport accommodatie voor het roeien" volwaardig mogelijk blijft en potentiële conflicten met andere gebruikers hanteerbaar maakt". Het omgekeerde is waar. De Utrechtse roeisport krijgt met steeds meer beperkingen te maken, zie ook onze eerdere reacties op de plannen Lombokplein, Beurskwartier, Kanaalweg 59, Merwedekanaalzone, Defensierrein, HOV Dichterswijk en expeditiebrug Jaarbeurs. Vanwege alle ontwikkelingen is het voortbestaan van de roeisport in Utrecht ernstig in gevaar. En al op korte termijn! De Utrechtse roeiverenigingen hebben hierover de volgende vragen:

- Wat is de status van de Visie Merwedekanaalzone 2005? In het bijzonder de bepaling waarin wordt gesproken over het optimaliseren van het Merwedekanaal voor de roeisport? Is dit gemeentelijk uitgangspunt nog steeds van toepassing?

- Waarom is aan de motie Buunk (130/2015) nog geen uitvoering gegeven? Wanneer gaat de gemeente gehoor geven aan de door de volledige gemeenteraad gesteunde oproep om regulering op het Merwedekanaal in kaart te brengen en te onderzoeken op welke manier het mogelijk is om binnen deze regels het Merwedekanaal als volwaardige buitensportaccommodatie voor het roeien te behouden?

- Hoe en waar ziet de gemeente toekomst voor de roeisport in Utrecht, rekening houdend met de omvang van de sport (2.600 leden, 10.000 vaarbewegingen per week) op het Merwedekanaal?

#### *Toename gebruik Merwedekanaal en komst rondvaartboten*

Het Merwedekanaal is een van de drukste roeilocaties in heel Nederland. Nergens sporten er zo veel roeiers op zo'n klein stukje water (zie brieven d.d. oktober 2015 en 10-3-2020 van de Koninklijke

over roeien op het Merwedekanaal. In dit besluit is tevens uitvoering gegeven aan de Motie Buunk. Het College hanteert het uitgangspunt dat het Merwedekanaal openbaar toegankelijk vaarwater blijft en daarbij ruimte biedt aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. Het past hierbij niet om het Merwedekanaal aan te wijzen als exclusief domein voor de roeiers. Wel willen we voorkomen dat het Merwedekanaal ongeschikt wordt als trainingswater voor roeiers. Bij toekomstige plannen voor nieuwe bruggen, havens, aanlegsteigers etc worden de voorwaarden van roeiers expliciet betrokken bij de afweging van de verschillende belangen. Zoals reeds beschreven in de raadsbrief van 2017 is het de verwachting dat na doortrekking van de Leidse Rijn het gedeelte tussen de Muntsluis en de Muntbrug in het vaarseizoen zo druk bevaren wordt dat dit incidenteel niet gecombineerd kan worden met het roeien. Hierover kunnen onderling afspraken gemaakt worden, zoals dat nu ook al gebeurt tussen de huidige gebruikers. Ook krijgt dit een plek in de Watervisie. Wij zullen de gemotoriseerde vaart op het Merwedekanaal niet stimuleren, de (nautische toeristische) hoofdroute blijft via de verbinding via de Weerds sluis, Oudegracht en Vaartsche Rijn.

Er wordt al enige tijd geroeid op het Merwedekanaal in Vianen. De roeiers (Orca en Triton) hebben in Vianen een tijdelijk onderkomen gehad voor de wedstrijdroeiers op het Sluiseiland en hadden een drijvend roeicentrum in de passantenhaven in Vianen. Dit was een tijdelijke oplossing. Op dit moment wordt in overleg met de gemeente Vijfheerenlanden, provincie Zuid Holland, provincie Utrecht en het waterschap HDSR gezocht naar een nieuwe locatie in Vianen. De gemeente Utrecht ondersteunt de roeiers (Orca, Triton en nu is ook Viking aangesloten) bij het zoeken naar een permanente locatie in Vianen voor de wedstrijdroeiers. Het Merwedekanaal in Vianen kan een belangrijke bijdrage leveren voor de wedstrijdroeiers, het topsportdeel van de roeiverenigingen. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van roeiwater in Rijnenburg. In dit haalbaarheidsonderzoek zijn verschillende locaties onderzocht op geschiktheid voor roeiwater. En voor de twee meest kansrijke is gekeken naar kosten en financierings-bronnen. Op dit moment is er geen zicht op financiering van lokale stakeholders of mede-investeerders. Daarmee is de conclusie te trekken dat bij realisatie van het tijdelijke energielandschap onvoldoende (financiële) middelen beschikbaar komen voor roeiwater. Dit betekent dat realisatie van roeiwater in een energielandschap in Rijnenburg niet mogelijk is. Op het scenario van woningbouw is nog geen zicht, deze afweging is nog niet gemaakt en zal plaatsvinden bij het opstellen van de ruimtelijke plannen voor de langere termijn. Om dit scenario in de toekomst niet onmogelijk te maken, wordt wel een ruimtelijke reservering voor roeiwater binnen het Energielandschap gemaakt.

De gemeente is niet bereid om groepen uit te sluiten van gebruik van het Merwedekanaal, dus rondvaartboten en watertaxi's zullen niet geweerd worden

Nederlandse Roeibond over de Utrechtse situatie). De roeiers hebben een hoge snelheid (gemiddeld 10 tot 15 km/u), zitten met hun rug naar de vaarrichting toe en hebben relatief veel ruimte nodig op het water (alleen een skiff, een eenpersoonsboot, is al twee vrachtwagens breed en twee auto's lang). Het herstel van de Leidse Rijn zal zonder nadere regels en afspraken leiden tot een toename van het gebruik van het Merwedekanaal. De enige eisen die in de plannen worden gesteld aan het water, betreffen de breedte, opdat rondvaartboten van de doorgetrokken Leidse Rijn gebruik kunnen maken. Meer watergebruikers en de komst van rondvaartboten betekenen vaart minderen, meer uitwijken, meer inhaalmanoeuvres, meer stilliggen en daarmee veel onderbrekingen in de training. Vergelijk het met Dafne Schippers die moet slalommen over de atletiekbaan omdat er mensen rustig over de baan wandelen, groepen toeristen een rondleiding over de baan krijgen, kinderen op de baan spelen, honden plotseling oversteken en tieners in groepjes op de baan zitten te kletsen. Trainen is in deze situatie onmogelijk. De Utrechtse roeiverenigingen beschikken niet over alternatief roeiwater. Het doortrekken van de Leidse Rijn kan zo het einde van de roeisport in Utrecht betekenen. De Utrechtse roeiverenigingen hebben de volgende vragen:

- Is de gemeente bereid om af te spreken dat gemotoriseerde beroepsvaart zoals rondvaartboten en watertaxi's worden geweerd op het Merwedekanaal?
- Kan de gemeente toelichten hoe zij het BPR gaat toepassen bij het verlenen van vergunningen aan bedrijven die beroepsscheepvaart (bijvoorbeeld met passagiersschepen) op het Merwedekanaal willen gaan uitvoeren (bijvoorbeeld een rondje stad-Leidse Rijn-Merwedekanaal-Vaartsche Rijn) en/of bij het stellen van (gebruiks)regels op de Leidse Rijn/het Merwedekanaal?

#### *Veiligheid in de Muntkom*

Als de plannen Lombokplein gerealiseerd zijn, ontstaat er een levensgevaarlijk waterknooppunt in de Muntkom. Vanwege de lage Muntbrug en hoge kades is er op dit kruispunt geen zicht op kruisend verkeer. Op zomerse dagen is de huidige situatie al prangend, mede omdat niet wordt opgetreden tegen overtreding van het zwemverbod (vgl. artikel 8.08 BPR). Zwemmers, 'suppers', kanovaarders en motorbootjes komen hier op een onoverzichtelijke plek samen. Als daar meer gemotoriseerde vaart en zelfs rondvaartboten bij komen is het wachten op ernstige ongelukken, die mogelijk niet zo fortuinlijk aflopen als het incident met de zwemmer die in 2018 vanaf de Muntbrug op een roeiboot sprong waarbij de roeiers met de schrik vrijkwamen. Noot. Er is overigens nog steeds geen regisseur/coördinator voor het Merwedekanaal aangesteld (toezegging nav de brief van wethouder

van het Merwedekanaal. Het BPR is er om de veiligheid te regelen en is leidend. Dat betekent dat grote schepen boven de 20 meter (of met gele ton op de boeg), al dan niet beroepsvaart, voorrang hebben op roeiers.

Gemeente is bereid om te handhaven op basis van het BPR, met uitzondering van het zwemmen. Het gebied rondom de Muntsluis en Muntbrug is niet aangewezen als zwemwater, maar vooralsnog wordt zwemmen gedoogd. Springen van de brug wordt niet gedoogd.

In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht. Onderwerpen zoals roeien, zwemmen en handhaving op het water zullen een plek krijgen in deze visie. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.

Of een snelheidsremmende constructie ten oosten van de Muntbrug in de Leidse Rijn noodzakelijk is, zal in de volgende planfase worden onderzocht in afstemming met het gebruikers overleg MWK.

Diepeveen aan de gemeenteraad d.d. 23 juli 2018). In het concept PvE en FO Lombokplein wordt met geen woord gesproken over de veiligheid op het water. Er zijn geen onderzoeken gedaan naar de impact van het herstel van de Leidse Rijn op het gebruik van en de veiligheid op het water in de aangrenzende gebieden (Muntkom, Merwedekanaal, Catharijesingel, Vaartsche Rijn). Tussen alle honderden pagina's onderzoek naar milieu effecten en verkeersstromen is dit een terugkerende blinde vlek in de gemeentelijke plannen. De Utrechtse roeiverenigingen hebben hierover de volgende vragen:

- Hoe gaat de gemeente de veiligheid van alle watergebruikers in de Muntkom en op het Merwedekanaal garanderen als de Leidse Rijn is doorgetrokken?
  - Is de gemeente bereid om, zonodig in samenwerking met Rijkswaterstaat, de politie en andere daartoe bevoegde instanties, op het Merwedekanaal actief te (doen) handhaven op basis van het BPR en eventuele andere toepasselijke regelgeving?
  - Is de gemeente van plan om het besluit om het zwemmen rond de Muntbrug te gedogen, voort te zetten, ook nu er meer gemotoriseerde vaart wordt verwacht?
  - Is de gemeente bereid om een snelheidsremmende constructie aan te brengen in de Leidse Rijn net ten oosten van de Muntbrug, om aanvaringen tussen vaarverkeer op het Merwedekanaal (hoofdvaarweg) en vaarverkeer komende vanuit de Leidse Rijn te voorkomen?
- Wij denken graag mee aan oplossingen en alternatieven en zien uw reactie op onze zorgen en vragen tegemoet.

43 Ook vind ik het absurd dat de rondvaartboten en sloepen dan een steiger krijgen bij het Lombok parkje. Waar slaat dat op. Laat ze maar rondvaren op de Singel. Het is totaal onnodig om daar geld en ruimte voor in te zetten. Is dat om het "bruisend" te maken? Ik denk dat u het beter aan de wijkbewoners zelf kan overlaten wat zij onder bruisend en levendigheid verstaan. Wat betreft de mensen tot beweging aan te zetten : het neerzetten van horeca, hoe klein ook, zet vooral aan tot zitten is mijn ervaring met het Molenpark, Oog en Al park. En op de bankjes aan de kant van het water met de achtergelaten rommel als het publiek weer vertrekt. Zo is de praktijk. Geef een vinger en we nemen een hand.

Sloepen en rondvaartboten krijgen een aanmeerplek (geen ligplaats) aan de zuidelijke oever van de Leidse Rijn, zijde Leidseweg, ergens tussen de Damstraatbrug en Van Sijpesteijnbrug als op- en afstaptelek voor mensen die in dit deel van de stad verblijven.

49 Het SUWO heeft waardering voor de uitvoerige studies en het voorbereidend werk verzorgd door de gemeente. Het SUWO vraagt de gemeente te reageren op viertal punten en bijbehorende vragen en opmerkingen ten aanzien van de gepresenteerde plannen. Te weten:  
1) Onduidelijkheid over verwacht aantal vaarbewegingen en daarmee het borgen van de (water)veiligheid: Het realiseren van een verbinding

Voor punten 1 t/m 3 zie de beantwoording hierboven bij reactie 27.

Punt 4: uitgangspunt voor de doorvaarthoogtes van de nieuwe bruggen is minimaal 1.95 meter bij een waterpeil van NAP +0,60 meter. Deze informatie wordt toegevoegd aan het Programma van Eisen in hfd 6. Doorvaarthoogtes zullen opgenomen worden in het profielenboek.

tussen Singel en Merwedekanaal zal tot nieuwe vaarbewegingen leiden. Recent overvloedig recreatief gebruik van de oevers en het water van de Leidse Rijn tonen aan dat er grote behoefte is aan deze vormen van openluchtrecreatie. Hoe wordt de veiligheid op het water gewaarborgd? Er is veel opblaasbaar materieel en het Lombokpark nodigt uit om te zwemmen en te varen in het water. Dus een inschatting van vaarbewegingen en daarmee een beeld van het borgen van de veiligheid in dit gebied is essentieel. Dit beeld ontbreekt nu in het PvE. Het SUWO verzoekt de gemeente inzage te geven in het verwachte aantal vaarbewegingen, de manier waarop zij de (water)veiligheid in en langs de Leidse Rijn borgt.

2) Onduidelijkheid overkoepelende uitgangspunten (par. 4.1):

Waterstructuurkaart toont verbinding rondje stadseiland, rondje Singel. Wederom: welk aantal vaarbewegingen wordt hier ingeschat? De omgevingseffecten van deze nieuwe verbinding komen NIET aan de orde in het stuk. Kan de gemeente richting direct aanwonenden hier meer inzicht in verschaffen? De Leidse Rijn vormt een belangrijke drager. De nieuwe ruimtelijke structuur speelt in op de bestaande (groene) kwaliteiten die langs de Leidse Rijn al te vinden zijn, aldus het stuk. Wenst de gemeente haar ambitieniveau te verhogen ten aanzien van leefbaarheid en versterken van groenstructuur langs beide oevers van de Leidse Rijn? Verdergaande vergroening van beide oevers draagt bij aan verhoging burgerbetrokkenheid bij eigen omgeving (zie huidige drijvende tuinen zuidoever Leidse Rijn); verhoging biodiversiteit; verbetering waterkwaliteit; versterking aangenaam stedelijk wonen en reductie golfslag en vaarsnelheid van passerende scheepvaart.

3) Onduidelijkheid specifieke uitgangspunten Leidse Rijn (par. 4.2.):

Uitgangspunten Leidse Rijn (onderdeel asymmetrisch profiel): "Het is wenselijk om voorzieningen te maken om bootjes kort aan te meren." Kan de gemeente meer duidelijkheid in PvE en FO ten aanzien van afmeervoorzieningen: hoeveel wat waar? Als er rondvaartboten door de Leidse Rijn gaan varen tot hoever gaan ze dan varen? Er wordt op het pleintje (vlonder Abeltasmanbrug) veel gerecreëerd en ook op deze plek worden er veel opblaasbare bootjes in het water gelaten. Hoe borgt de gemeente waterveiligheid? Er wordt in het stuk alleen gepraat over geluidsoverlast van het verkeer van de straat. Welke maatregelen treft de gemeente om (geluids)overlast van varende sloepen tegen te gaan? Kan de gemeente toelichten op welke wijze zij de handhaving van Milieuzonering op het water wenst te realiseren?

3) Rondvaartboten, naar aanleiding van par. 8.2 (Plantoelichting plandeel Leidse Rijn): In par 8.2. worden een aanlegplek voor rondvaartboten genoemd tussen de Damstraatbrug en de Sijpesteijnbrug. Tegenover het Lombokpark. Vraag: zijn vergunningen/concessies voor rondvaartboten aangevraagd en



afgegeven? Welke ruimte biedt de gemeente daarvoor? En is dit de enige aanlegplek of zijn er nog plannen voor andere aanlegsteigers?  
4) Doorvaarthoogtes, naar aanleiding van bijlage Profielenboek:  
Doorvaarthoogtes zijn niet opgenomen in het profielenboek. Kunnen die worden toegevoegd? Uitgangspunt hoo 6: tenminste 1.95 meter. Kan de gemeente inzicht geven in de te realiseren doorvaarthoogtes?

53 Is er bij het maken van deze plannen rekening gehouden met geluidsoverlast voor de woonboten? Als er veel bootjes gaan varen over de leidsche rijn, incl de avonden en weekenden dan kan dit leiden tot veel overlast voor woonbootbewoners. Wanneer wordt de leidsche rijn exact doorgetrokken?

In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin het tegengaan van hinder en (geluids)overlast aan de orde gesteld. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.  
De planning is nog afhankelijk van besluitvorming en financiële dekking. Praktisch gezien kan de realisatie van het project Lombokplein eind 2023 / begin 2024 starten. Dit zal gefaseerd gebeuren. Voordat de Leidse Rijn doorgetrokken kan worden, zullen eerst de aanwezige kabels en leidingen en wegen moeten worden verlegd. Exacte planning volgt in de volgende fase.

## 2.9 Leidseweg

### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

### Antwoord

21 Het omdraaien van de rijrichting van de Leidseweg vinden wij geen goed plan. Als bewoner moet je dan tegen de fietsenstroom inrijden en vervolgens parkeren. Dit is gevaarlijk zeker nu met de vele super hard rijdende elektrische fietsers.

Hier kijken we toch anders tegenaan, het klopt dat met het nieuwe voorstel autoverkeer de tegemoetkomende fietsers moet kruisen om te kunnen parkeren. Dat is ons inziens niet gevaarlijker. De automobilist rijdt de fietser tegemoet en heeft dus goed zicht op de fietser bij het in- of uitparkeren. In de huidige situatie zit de fietsers achter de automobilist, dus minder goed te zien bij inparkeren. Andere voorbeelden waar parkeerplaatsen liggen waarbij automobilisten moeten 'oversteken zijn bijvoorbeeld de Tolsteegsingel.

23 Op pag. 86 staan op de tekening de bruggen die er nu zijn en de pijlen hoe de auto's mogen rijden. Maar dit klopt echt niet. Over de J.P. Coenbrug mag je alleen de wijk uit, de Abel Tasmanbrug is 2 richtingsverkeer en de burg over de kanaalweg daar mogen geen auto's overheen. Dat is afgesloten voor auto's. Alleen hulpdiensten kunnen het paaltje laten zakken. Het zou wel erg handig zijn als in het verkeersplan de Abeltasmanbrug ook een richtingsverkeer wordt en dan via deze brug de wijk in. Het is hier heel vaak grote ruzie en overlast van toeterende auto's die met elkaar op de vuist willen over wie er voorrang heeft en wie achteruit moet rijden.

Dank voor uw reactie. Wij gaan het kaartje aanpassen.  
In de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat heeft de buurt afgesproken om de rijrichtingen van de zijstraten niet te wijzigen maar te monitoren wat er gebeurt. Zowel op het gebied van snelheid als aantallen. Dit vanuit de gedachte dat niet te voorspellen is welke effecten waar zullen optreden. Als na herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd. Ook in het kader van het plan Lombokplein zien we geen aanleidingen om andere afspraken te maken over rijrichtingen of éénrichtingsverkeer op de bestaande bruggen.

- 27 6) Wijzigingen autoverkeer: "De Verlengde Leidseweg, ter hoogte van het Leidseblok is een éénrichtingstraat voor gemotoriseerd verkeer. Inrijden kan vanaf de Verlengde Damstraat. Dit wordt omgedraaid ten opzichte van de huidige situatie. De reden hiervoor is dat de rijrichting moet aansluiten op de Damstraat..." Deze argumentatie is onduidelijk. Kan de gemeente haar verkeerskundige afweging duidelijk maken? De rijrichting Verlengde Damstraat richting Damstraat gaat zorgen voor autoverkeer van twee richtingen op de 'fietsstraat' van Verlengde Leidseweg en Leidseweg. Het gevolg van deze keuze is dat de fietssnelweg, welk in toenemende mate gebruikt zal worden, door het groeiend aantal inwoners in het westelijk deel van de stad, onder druk komt te staan door autoverkeer van twee kanten! De mogelijkheid tot kruisend verkeer op Leidseweg leidt tot ongewenste/onveilige situaties voor de vele fietsers. Hoe voorkomt de gemeente autoverkeer in twee richtingen op 'fietsstraat' de Leidseweg? Hoe voorkomt de gemeente de ontsluiting van Lombok, via de J.P. Coenbrug, richting de Koningsbergerstraat? Zie kaartje pag. 40 concept PvE + plankaart. Deze ontsluiting wordt verder bemoeilijkt door kruisend autoverkeer. Ik zie uw reactie op ingebrachte vragen graag tegemoet en ben graag bereid mee te denken over uitvoerbaarheid/haalbaarheid van de geboden suggesties.
6. Er is in de plannen voor de Leidseweg geen sprake van autoverkeer in twee richtingen, er is sprake van autoverkeer in één richting vanaf de Damstraat naar de Koningsbergerstraat en vanaf de Muntkade naar de Koningsbergerstraat. Ons inziens leidt dit niet tot extra kruisend verkeer. Op het kaartje op pagina 40 is per abuis op een deel van de Leidseweg (tussen de Muntkade en de Koningsbergerstraat) tweerichtingen verkeer geteend, dit passen wij aan.
- In het plan is sprake van eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat richting de Kanaalstraat (onderdeel buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat). Met opheffen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het huidige Westplein (voorlangs de Leidsche Poort) is de Leidseweg via het huidige eenrichtingsverkeer (de stad in) niet meer mogelijk. Er is gekozen om vanaf de Damstraat eenrichtingsverkeer te maken op de Leidseweg (de stad uit), richting Koningsbergerstraat. Er zijn geen fysieke maatregelen te nemen om te voorkomen dat automobilisten tegen het verkeer inrijden. In de huidige situatie is de J.P. Coenbrug eenrichtingsverkeer richting de Leidseweg. In dit plan wordt dat niet veranderd. Ook de Koningsbergerstraat blijft één richting vanaf de Leidseweg richting de Graadt van Roggenweg. Ons inziens leidt de nieuwe rijrichting niet tot extra verkeer tegen de rijrichting in over de J.P. Coenbrug. In de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat heeft de buurt afgesproken om de rijrichtingen van de zijstraten niet te wijzigen maar te monitoren wat er gebeurt. Zowel op het gebied van snelheid als aantallen. Dit vanuit de gedachte dat niet te voorspellen is welke effecten waar zullen optreden. Als na herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd. Ook in het kader van het plan Lombokplein zien we geen aanleidingen om andere afspraken te maken over rijrichtingen of éénrichtingsverkeer op de bestaande bruggen.
- 56 12. Ik snap niet waarom de rijrichting op de Leidseweg tussen Dambrug en JP Coenbrug omgekeerd wordt. De huidige richting van west naar oost past het best bij de toekomstige verkeerscirculatie in Lombok.  
13. De toekomstige verkeerscirculatie in Lombok maakt het extra noodzakelijk dat het eenrichtingsverkeer op de JP Coenbrug van noord naar zuid (de wijk uit) gehandhaafd blijft.
12. In het plan is sprake van eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat richting de Kanaalstraat (onderdeel Visie Kanaalstraat). Met opheffen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het huidige Westplein (voorlangs de Leidsche Poort) is de Leidseweg via het huidige eenrichtingsverkeer (de stad in) niet meer mogelijk (eenrichtingsverkeer Damstraat). Er is gekozen om vanaf de Damstraat eenrichtingsverkeer te maken op de Leidscheweg (de stad uit), richting Koningsbergerstraat.  
13. In de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat heeft de buurt afgesproken om de rijrichtingen van de zijstraten niet te wijzigen maar te monitoren wat er gebeurt. Zowel op het gebied van snelheid als aantallen. Dit vanuit de gedachte dat niet te voorspellen is welke effecten waar zullen optreden. Als na herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om

geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd. Ook in het kader van het plan Lombokplein zien we geen aanleidingen om andere afspraken te maken over rijrichtingen of éénrichtingsverkeer op de bestaande bruggen.

- 60 1. Wij maken ons zorgen over de verandering van rijrichting op de Leidseweg, en wel om de volgende reden:  
Als autos geparkeerd staan op de Leidseweg en weg willen rijden, is dat in de huidige situatie met het verkeer mee. En in de huidige situatie levert dit soms al lastige situaties op bij het wegrijden door het hoge volume fietsverkeer en de verschillende snelheden van de fietsers. In de nieuwe situatie betekent het dat een geparkeerde auto bij vertrek rekening moet houden met twee verschillende stromen fietsers (tegengesteld en meegaand). Dit kan door het hoge volume fietsverkeer lang duren voordat een gaatje wordt gevonden maar nog belangrijker, het vraagt om onveilige situaties omdat een automobilist hier ongetwijfeld wel eens een steekje laat vallen. Bovendien zijn fietsers in het algemeen niet attent naar automobilisten, weinig vergevingsgezind en verwachten dat zij altijd gezien worden. Onze persoonlijke ervaring is dat in het fietsverkeer grote verschillen zijn in snelheden, dit maakt het vaak moeilijk in te schatten, zeker als je rekening moet houden met twee stromen. Daarnaast zal het volume van fietsverkeer in de Leidseweg in de toekomst naar verwachting alleen maar toenemen.
2. Op de tekening lijkt het nu dat er straks maar één manier is om de Leidseweg (oostzijde) in te rijden, namelijk via de aanlooproute naar de damstraat. Hierdoor zijn alle bezoekers van de Leidseweg afhankelijk van de drukte richting de damstraat. Hier maken wij ons zorgen over omdat er heel vaak opstopping is richting de damstraat en de bewoners van de Leidseweg dus direct afhankelijk worden van het succes van de drukverlichting in de damstraat. Ons lijkt het dus heel belangrijk dat de verkeersstroom richting de Leidseweg onafhankelijk is van verkeer richting de damstraat of de nieuw geplande parkeergarages.

1. Hier kijken we toch anders tegenaan, het klopt dat met het nieuwe voorstel autoverkeer de tegemoetkomende fietsers moet kruisen om te kunnen parkeren. Dat is ons inziens niet gevaarlijker. De automobilist rijdt de fietser tegemoet en heeft dus goed zicht op de fietser bij het in- of uitparkeren. In de huidige situatie zit de fietsers achter de automobilist, dus minder goed te zien bij inparkeren. Andere voorbeelden waar parkeerplaatsen liggen waarbij automobilisten moeten 'oversteken zijn bijvoorbeeld de Tolsteegsingel. We begrijpen de zorg bij het wegrijden. In de huidige situatie dient ook rekening gehouden te worden met de fietsers in twee richtingen. Een vertrekkende automobilist die de parkeerplaats verlaat moet rekening houden met de fietsers die in dezelfde richting rijden en met de fietsers de tegemoetkomende fietsers, bijvoorbeeld die in grotere groepen naast elkaar rijden, of snellere fietsers, brom- en snorfietsers die langzamere fietsers inhalen.
2. Men kan vanaf de Verlengde Damstraat de Leidseweg inrijden, tot aan de Koningsbergerstraat. En men kan vanaf de Muntkade de Leidseweg inrijden tot aan de Koningsbergerstraat. Hiermee is de bereikbaarheid van de Leidseweg ons inzien voldoende onafhankelijk van de eventuele drukte op de (Verlengde) Damstraat.

## 2.10 Openbaar Vervoer

### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

### Antwoord

9 Ik zie bij de kruising met de Vleutenseweg dat de straat richting Parkplaza hotel, waar ook alle bussen vanaf de Vleutenseweg naar het station gebruik van maken, dat er een inritconstructie is ingetekend. Dat is oncomfortabel voor de busreizigers en lijkt mij niet wenselijk in het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Over HOV gesproken, de bussen gaan er flink op achteruit in dit plan. Zeker op de Graad van Roggenweg. De capaciteit voor auto's wordt al voor een groot gedeelte gehalveerd, maar nog erger is het feit dat de vrijliggende busstrook voor een groot gedeelte wordt opgeheven. In de huidige situatie is er een busstrook vanaf de kruising Weg der Verenigde Naties en Overste ten Oudenlaan, zo'n beetje tot aan het Jaarbeursplein. In de nieuwe situatie is deze busstrook vrijwel volledig opgeheven en zullen de bussen met het autoverkeer mee moeten rijden. Gezien de beperkte capaciteit voorzie ik hier problemen. Zelfs met intelligente verkeerslichten zal de doorstroming gewoon niet optimaal zijn. Je wilt juist dat mensen overstappen van auto naar OV, wie wilt er nou gebruik maken van de bus als die toch in dezelfde file staat als alle auto's?? Als je het openbaar vervoer wilt promoten moet je er voor zorgen dat de bus sneller is en dat die langs alle auto's heen kan rijden. Daarom lijkt het mij een goed idee om de bussen over de trambaan te laten rijden. Dat is wel duurder omdat je de trambaan moet verharderen, maar de gemeente heeft het altijd over "HOV" dus dan mag daar best in geïnvesteerd worden. Want een bus mee laten rijden met het autoverkeer is niet bepaald "hoogwaardig" aangezien het langzamer is dan de auto (er moet nog gestopt worden bij haltes). De nieuwe tramhaltes moeten toch verlaagd worden voor de nieuwe lagevloertrams, dus dan kunnen de bussen ook gewoon gebruikmaken van de perrons (wat ook nog eens comfortabeler is voor de reizigers) al weet ik niet zeker of de instaphoogte van de perrons ook geschikt is voor bussen.

De aansluiting van de Nieuwe Hagelstraat is een inritconstructie met verhoging, om duidelijk aan te geven dat dit niet de doorgaande route is voor autoverkeer, maar een weg van lagere orde, die ook voorrangd moet geven aan de fietsers. In de volgende fase maken we een uitgewerkt ontwerp van deze inritconstructie waarbij we aandacht besteden aan het comfort. De reistijden op de Graad van Roggenweg na herinrichting nemen iets toe, dit heeft gevolgen voor de doorstroming van de bussen. Met de Provincie is afgesproken dat samen onderzocht wordt op welke wijze de (stads)bussen zo snel mogelijk door het laatste stuk van de Graad van Roggenweg kunnen bewegen, bijvoorbeeld door het inzetten van dynamisch verkeersmanagement (DVM). Ook wordt onderzocht of de lijnvoering van de streekbussen via de Zuidradiaal (HOV baan Transwijk) kan gaan lopen. Indien er geen oplossing mogelijk is, wordt het inpassen van een busstrook op de Graad van Roggenweg alsnog onderzocht. In het plan wordt al rekening gehouden met het invoegen van bussen vanaf de Graad van Roggenweg richting de trambaan. Bus en tram maken vanaf dat punt gebruik van de trambaan naar het station. Samenvoegen van bus en tram op een andere locatie op de Graad van Roggenweg is op dit moment nog geen optie, vanwege het risico op verstoren van de dienstregeling voor de tram. Mogelijk dat dat op langere termijn wel mogelijk is.

44 Met veel plezier hebben we het PvE voor Lombokplein gelezen. Provincie Utrecht is enthousiast over de plannen. De inrichting en bebouwing passen in de bestaande situatie en dragen in grote mate bij aan de leefbaarheid van de westkant van de stad. De binnenstedelijke ontwikkeling en vergroening passen in het beleid van provincie Utrecht. We hebben tot nu toe constructief met de gemeente opgetrokken in de planvorming en zetten dat graag op dezelfde voet voort bij de volgende ontwerpstag. Binnen provincie Utrecht hebben we vanuit verschillende disciplines naar dit ontwerp gekeken. Graag geven wij een paar aandachtspunten mee voor het vervolg:

*Stadsbussen Graad van Roggenweg:*  
De reistijden op de Graad van Roggenweg na herinrichting nemen iets toe, dit heeft een weerslag op de doorstroming van bussen. Met de Provincie is afgesproken dat samen onderzocht wordt op welke wijze de (stads)bussen zo snel mogelijk door het laatste stuk van de Graad van Roggenweg kunnen bewegen, bijvoorbeeld door het inzetten van DVM maatregelen. Ook wordt onderzocht of de lijnvoering van de streekbussen via de Zuidradiaal (HOV baan Transwijk) kan gaan lopen. Indien niet gekomen wordt tot een oplossing, dan

*- Stadsbussen Graadt van Roggeweg*

De stadsbussen die over de Graadt van Roggenweg rijden blijven voor de provincie een punt van zorg. De nieuwe situatie geeft voorrang aan voetgangers, fietsers en OV dat rijdt op de HOV baan. De betreffende stadsbussen vallen hier niet onder. Deze bussen vervullen een belangrijke functie in de ontsluiting van Kanaleneiland en Oog in Al. We onderzoeken graag met de gemeente of DVM maatregelen de doorstroming voldoende verbeteren. We zijn blij te lezen dat het inpassen van een busstrook in het uiterste geval bespreekbaar is.

*- Taxi's*

Op pagina 41 worden taxi's benoemd. Hier ontbreekt het woord veiligheid als belangrijk criterium in de afweging over wel of niet toestaan van taxi's in de Leidscheveertunnel. Gemeente en provincie hebben afgesproken gezamenlijk een safetycase op te stellen die leidend wordt voor de andere projecten in de omgeving zoals Smakkelaarsveld en Lombokplein. Medegebruik op de trambaan door taxi's is complex. Vooral omdat taxi's een andere rijbeweging maken om de taxihalteplaats te kunnen bereiken. Nu dit ontwerp er ligt en de locatie van taxihalteplaatsen bekend is, kan dit risico worden meegenomen in de afweging taxi's door de Leidscheveertunnel. We vragen om in de volgende ontwerpslag expliciet aandacht te hebben voor de verschillende verkeersbewegingen op- en van de HOV baan.

*- Tram*

Provincie heeft voor de tram en trambaan duidelijke eisen meegegeven aan het project. Deze zijn niet allemaal expliciet terug te vinden in het PvE en daarom is het onduidelijk of alles is meegenomen. Is het een bewuste keuze om minder nadruk te leggen op de tram? De tram rijdt in een frequentie van 8-10x per uur per richting met relatief hoge snelheid door dit gebied. De tram moet z'n functie kunnen blijven uitvoeren, we vragen daarom om in het Functioneel Ontwerp de randvoorwaarden voor de tram nadrukkelijk op te nemen. De toevoeging van bomen langs de trambaan heeft niet de voorkeur van de beheerder. Het veroorzaakt blad en overlast. Gezien de stedelijke en groene belangen is er vanuit provincie begrip voor de toevoeging van bomen. De toevoeging en inrichting vraagt veel afstemming met beheerder. Het is niet helder of het profiel van vrije ruimte overal gewaarborgd is. Hetzelfde geldt voor wortelgroei onder de trambaan. Op pagina 58 wordt beschreven dat tramhalte Jaarbeursplein moet opgaan in het plein. Wij vragen aandacht voor de functie van de halte en zien graag dat deze van alle kanten zichtbaar en herkenbaar wordt.

*- HOV baan*

Er zijn zorgen over de kruising bij het ParkPlaza hotel. We denken in de volgende fase graag met de gemeente mee om deze kruising zo veilig mogelijk in te richten.

wordt het inpassen van een busstrook op de Graadt van Roggenweg alsnog onderzocht.

*Taxi's:*

Uiteraard is verkeersveiligheid een criterium bij de beoordeling van de afweging om taxi's wel of niet toe te staan in de Leidseveertunnel. Dit nemen we over. Daarnaast werken we graag samen in de safetycase voor taxi's op de HOV-banen. De vraag om in de volgende ontwerpslag expliciet aandacht te hebben voor de verschillende verkeersbewegingen op- en van de HOV baan nemen we ter harte. Mogelijk kunnen we daar de resultaten van de safetycase in meenemen, uiteraard afhankelijk van de verschillende plannings van de onderzoeken. In de volgende fase worden hier bijeenkomsten voor georganiseerd door de gemeente.

*Tram:*

Wat de technische aspecten van de tram betreft zijn we uitgegaan van het *Technisch programma van eisen Tramvervoersysteem\_21 Dec 2017*. Dit nemen we nog expliciet op in het PvE. Bedankt dat u akkoord bent met de toevoeging van bomen langs de trambaan. In de volgende fase zal zeker worden afgestemd met de provinciale beheerder als het gaat over onder andere aspecten als bladval en worteldruk. Naar aanleiding van de vraag of het profiel van vrije ruimte overal gewaarborgd is hebben we dit nogmaals gecontroleerd. We constateren dat deze overal gewaarborgd is. U vraagt aandacht voor de functie van de halte Jaarbeursplein en ziet graag dat deze van alle kanten zichtbaar en herkenbaar wordt. Hier werken we graag aan mee. We vinden de bereikbaarheid en vindbaarheid van de halte ook belangrijk.

*HOV baan*

Zoals afgesproken tijdens het doorlopen proces werken we in een volgende fase gezamenlijk de kruising van de HOV baan bij het Park Plaza hotel verder uit. De resultaten van de uitgevoerde zichtlijnen studie zijn reeds bekend bij u.

Tot slot is uit alle reacties intern de provincie op de plannen de vraag naar voren gekomen waarom ervoor is gekozen de HOV baan Vleutenseweg op te laten houden bij Westplein en niet te verbinden aan het HOV netwerk. Provincie treedt hierover graag met de gemeente in overleg. We realiseren ons dat we deze oude afspraak over het hoofd hebben gezien en afgelopen jaar niet ter sprake hebben gebracht in de projectgroep. PU is voor het stationsgebied geen subsidieverlener. In de voorloper van project Lombokplein, de Westpleintunnel, is voor het laatst concreet gesproken over de inpassing van het HOV netwerk in het ontwerp. Project Lombokplein is de laatste infrastructurele schakel om het HOV netwerk en specifiek lijn 28 compleet te maken en zo het beoogde HOV kwaliteitsniveau te halen. Is er bewust voor gekozen de verbinding niet te maken? We agenderen dit onderwerp graag in het SOV+ overleg. We kijken uit naar een goede samenwerking in het vervolg en zijn ervan overtuigd dat we samen met gemeente tot goede oplossingen kunnen komen.

Tot slot de zorgen over het ontwerp van de Vleutenseweg ter hoogte van de kruising met de Kanonstraat. In het ontwerp van deze kruising is uitgangspunt geweest dat dit kruispunt deel uitmaakt van de HOV-bril. Van alle kruispuntvarianten die de afgelopen jaren zijn bestudeerd lijkt dit – in combinatie met het terugbrengen van de hoeveelheid autoverkeer tot 15.000 voertuigen per gemiddelde werkdag – de beste oplossing. Mede om die reden is ervoor gekozen om, bij het bepalen van de vormgeving van de kruising, twee opstelvakken aan te leggen voor het autoverkeer van Daalsetunnel naar Kanonstraat/Lombokplein. De huidige reistijden van de bus tussen ondermeer Vleutenseweg (halte Hasebroekstraat) en de OVT resp. Jaarbeursplein zijn vergeleken met de varianten 15.000 en 17.000 voertuigen per dag. Hieruit blijkt dat de reistijden richting OVT en Jaarbeursplein verbeteren en in de andere rijrichting iets verslechteren.

## 2.11 Vleutenseweg

### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

### Antwoord

- |   |  |
|---|--|
| <p>12 Als bewoners van de Vleutenseweg maken wij ons ernstige zorgen over ontsluiting van de Vleutenseweg met het nieuwe Lombokplein qua verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het conceptplan wordt begrijpelijk voorgesteld om de toegestane snelheid op de Graad van Roggenweg en het Lombokplein tot 30 km/u te beperken, echter wordt deze lagere snelheid niet doorgetrokken naar de aansluitende Vleutenseweg of tenminste het begin daarvan. Hieronder vindt u onze zorgen en voorstel tot aanpassing samengevat: - Qua ligging scheidt de Vleutenseweg de woonwijken Lombok en Nieuw Engeland met aan weerszijden scholen, supermarkten en in toenemende mate winkel- en horecagelegenheden waardoor er ook steeds meer overstekend voetgangers- en fietsverkeer plaatsvindt, inclusief veel jonge kinderen. - Het is geen nieuws dat er al jaren veel te hard op de Vleutenseweg wordt gereden resulterend in helaas vele en zelfs dodelijke ongevallen en een zeer onveilige reputatie. Met name aan het begin (Westplein tot aan het Wolf en Dekenplein/Damstraat) heeft de weg met in totaal 7 rijbanen aan asfalt, verhoogde verlichting en bewegwijzering de uitstraling van een snelweg welke duidelijk uitnodigt om flink gas te geven door zowel auto's als bussen (ondanks dit zelfs tijdelijk een aangegeven 30 km/u zone is vanwege werkzaamheden aan het stationsgebied). - In het conceptplan wordt weliswaar de inrichting vanaf de Damstraat tot aan de Kanonstraat</p> | <p>De Vleutenseweg is een stedelijk verbindingsweg. Dit is vastgelegd in ons beleid 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (2016). Daarnaast maakt de Vleutenseweg onderdeel uit van het HOV-netwerk (hoogwaardig openbaar vervoer) van de stad. Doorstroming van de bus is hier belangrijk vanwege de reistijd.</p> <p>In het verleden is de verkeersveiligheidssituatie op de Vleutenseweg onderzocht. Hieruit is naar voren gekomen dat er heel veel geld nodig is voor een herinrichting van de Vleutenseweg. Geld dat er op dit moment niet is. Daarnaast zal het beperken van de toegestane snelheid op de busbaan tot 30 km/u van grote invloed zijn op de doorstroming (en daarmee de reistijd) van de bussen. Dat past niet binnen het gemeentelijke beleid, waarin de bus concurrerend moet zijn met het overige snelverkeer, om de bus een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor reizen met de auto.</p> <p>Het deel van de Vleutenseweg richting de kruising krijgt bij de herinrichting van het Westplein minder asfalt en een groene middenberm met bomen. Dit verandert het beeld van de weg en heeft een snelheidsremmend effect.</p> <p>Tot slot: Het klopt dat volgens het gemeentelijke Mobiliteitsplan de A-zone tot aan de Douwes Dekkerstraat loopt. Het doortrekken van de 30 km/u tot aan de Douwes Dekkerstraat wordt in het kader van dit project niet nader onderzocht.</p> |
|---|--|

aangepast conform de bestaande groenstructuur, echter wordt nagelaten dit ook een 30 km/u zone te maken. Aangezien dit aansluitende gedeelte nog steeds 5 rijbanen bevat, een in- en uitgang van een parkeergarage, de twee kruispunten dicht op elkaar liggen en de Vleutenseweg in perceptie zo een 'snelle' shortcut blijft is het onbegrijpelijk dat de argumentatie om de stadsstraat 30 km/u te maken hier niet wordt doorgetrokken als onderdeel van het Lombokplein. - Daarnaast bevindt dit gedeelte van de Vleutenseweg (zelfs tot aan de Douwes Dekkerstraat) zich in de door de gemeente bestemde A-zone oftewel Centrumgebied conform het Mobiliteitsplan uit 2016. Zoals wordt omschreven is hier de verkeersruimte schaars en de verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit naast hoogwaardig openbaar vervoer. In het conceptplan wordt bij deze zone zelfs aangehaald dat een verkeersveilige stad zoveel mogelijk 30 km/u betekent. Het is duidelijk dat het conceptplan niet aan deze bestemming qua inrichting voldoet. - Gezien de huidige verkeersveiligheid van de Vleutenseweg, de blijvend complexe verkeerssituatie bij de aansluiting met het nieuwe Lombokplein (inclusief prikkels om gas te geven) en de reeds bestemde A-zone oftewel Centrumgebied voor dit gedeelte vragen wij de gemeente de plannen aan te passen en er een veilige en leefbare 30 km/u zone van te maken als tevens passende entree naar het centrum van Utrecht. Qua reikwijdte van de 30 km/u zone stellen wij voor deze vanaf het centrum minimaal tot de Douwes Dekkerstraat te laten gelden (zover de A-zone geldt), echter verstandiger is waarschijnlijk om dit door te trekken tot en met het drukke kruispunt met de JP Coenstraat of zelfs de gehele Vleutenseweg. Graag horen wij terugkoppeling op ons voorstel en zijn natuurlijk bereid dit in een gesprek verder toe te lichten en te bespreken.

Zoals hierboven aangegeven is er geen budget voor zo'n grote reconstructie en bovendien past dit ook niet binnen het plan voor het Lombokplein.

22 Allereerst verheugt het mij dat deze plannen er liggen. Het ziet er mooi en ambitieus uit en ik hoop dat de plannen zoals ze staan, met al het groen en het doortrekken van het water, zsm uitgevoerd worden. Mijn zorg is wel dat de vleutseweg een stuk drukker zal worden met doorgaand verkeer. De gebouwen in de Bosboom Toussaint straat ervaren nu al trillingen die tot schade (kunnen) leiden van het verkeer op de vleutseweg. Graag in de plannen rekening hier mee houden en mogelijk ook een vernieuwing van de vleutseweg meenemen in deze plannen. Tot slot meer een verzoek; het gaat er zo mooi uitzien straks, wellicht kan ook een plein zoals het HJ Schimmelplein groener worden gemaakt zodat de leefbaarheid in de wijken om deze plannen heen ook verbetert en meegroeit met deze mooie ontwikkelingen.

Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.

Tussen nu en 2030 zal de Vleutenseweg drukker worden als gevolg van de groei van de stad. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. De maatregelen die uit deze studie naar voren zijn gekomen, zoals de knip Catharijnesingel, een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat en de begrenzing van het aantal voertuigen op het Westplein tot 15.000 op een gemiddelde werkdag zorgen voor een afname van intensiteiten op de Vleutenseweg. Uw vraag over meer groen op het HJ Schimmelplein valt buiten dit project. U kunt uw verzoek voor vergroenen bij het wijkbureau West ([west@utrecht.nl](mailto:west@utrecht.nl)) neerleggen.

33 Allereerst een compliment, want de plannen zullen zeker een positief effect hebben op de genoemde omgeving. Als bewoner van de Vleutenseweg wil ik specifiek graag even inzoemen op de plannen met betrekking tot de aansluiting Westplein - Vleutenseweg. De problematiek van het Westplein is een-op-een door te trekken naar het eerste stukje Vleutenseweg (kanonstraat-damstraat). Veel asfalt, veel verkeerstromen, verkeerslichten, eigenlijk alle ingrediënten om dezelfde verkeersmaatregelen als genomen op het westplein door te trekken. Als ik de plannen goed lees, dan gaan we inderdaad van 7 naar 5 rijbanen, maar dit blijft veel. Maar ik mis de plannen om dit stuk ook 30km/u te maken. Als je momenteel van het Westplein de Vleutenseweg opdraait, zie je een rechte weg en veel asfalt. En dit geeft Buschauffeurs en Verkeersaso's klaarblijkelijk het signaal 'Gas Geven', met als gevolg veel geluids en trillingsoverlast op het eerste gedeelte van de Vleutenseweg. Als ik de plannen lees komt er inderdaad ietsje minder asfalt, maar vrees dat de bovengenoemde beleving er niet minder om zal worden. Daarnaast komt er een middenberm van bomen (wat ik zeer toejuich!), waarvan ik vrees dat dit vooral de 'tunnelvisie' bij Buschauffeurs en Verkeersaso's tot gevolg zal hebben, dus zal ook geen reden zijn om gas terug te nemen. En komt er een bordje 'einde 30km/u' - dus alle ingrediënten om eens flink op het gas te trappen... Ik zou u graag aanmoedigen om in de plannen deze problematiek te betrekken en de '30km/u' zone door te trekken tot voorbij het kruispunt Vleutenseweg-Damstraat. In bovenstaande mail ben ik voornamelijk ingegaan op de 'snelheidsproblematiek' van de Vleutenseweg; Er zijn ook nog andere redenen die deze 30km/u rechtvaardigen, zoals het verkleinen van de barriere tussen Nieuw-Engeland en Lombok voor voetgangers en fietsers, etc.

Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.

35 Als reactie op de plannen wil ik graag voorstellen om de Vleutenseweg nog beter aan te laten sluiten bij het plan. Mijn voorstel is om voor de Vleutenseweg (of gedeeltelijk) ook een maximum snelheid van 30km/h in te stellen. Het zal hierdoor beter aansluiten bij het plan voor de herinrichting van het Westplein. Andere argumenten zijn: - Door de ligging van scholen, supermarkten en toenemende winkel- en horecageledenheden is er steeds meer overstekend verkeer over de Vleutenseweg, inclusief kinderen. - Er wordt al jarenlang structureel te hard gereden (dat weet, ziet en ondervindt iedereen) op de Vleutenseweg, met ernstige ongelukken tot gevolg. - De Vleutenseweg heeft van zichzelf een uitstraling die bepaalde mensen uitdaagt om hard te rijden. Dit komt onder andere door de lange brede rechte weg. Ik hoop dat u mijn reactie en voorstel serieus in overweging zult nemen. Dit zal ervoor zorgen dat het nieuwe plan beter aansluit bij de omgeving en

Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.



	dat we de stad een stukje veiliger maken voor haar bewoners en bezoekers.	
36	We zouden graag zien dat (in ieder geval het begin van) de vleutenseweg ook een 30km/u route wordt, ook gezien de (gedeeltelijke) aanwijzing tot A-zone in het mobiliteitsplan 2016. De Vleutenseweg dreigt met behoudt van de 50km/u een snelweg uit de stad te worden.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.
38	Er wordt ontzettend gescheurd op de Vleutenseweg. Liefst helemaal 30 km. Ook zijn de voetgangersstoplichten op kruising Damstraat heel gek afgesteld, waardoor veel mensen op een gevaarlijk punt door rood wandelen.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.  Het is ons niet duidelijk wat u bedoeld met de gekke afstelling van de voetgangersstoplichten; kunt u ons hierover nader informeren? Ook kunt u meldingen over de afstelling van de verkeerslichten doen via de 'slim melden'- app of via de gemeentelijke website, via onderstaande link. <a href="http://www.utrecht.nl/melding">www.utrecht.nl/melding</a>
41	Ik zou u willen oproepen de snelheid voor de Vleutenseweg ook tot 30 km/u te beperken. Dat in verband met verschillende dingen. Ten eerste, wordt de weg vaak overgestoken door voetgangers die zich van de ene wijk naar de andere wijk begeven. Verder is de nodigt de (ook de nieuwe) inrichting van de weg uit tot te hard rijden. Met deze oproep wil ik u erop wijzen dat de weg in de wijk ligt en daarom ook in eerste instantie mens-vriendelijk moet zijn. Daarnaast zou ik graag willen dat er meer plek komt voor fietsen stallingen aan de Vleutenseweg. Momenteel zijn parkeerplaatsen voor auto's soms leeg, en de fietsenrekken overvol.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.  De Vleutenseweg ligt buiten het plangebied van dit project. Er bestaat wel de mogelijkheid om in een straat extra fietsenrekken aan te vragen. Dat kan rechtstreeks via de gemeentelijke website, via de onderstaande link: <a href="http://www.utrecht.nl/fietsenrekaanvragen">www.utrecht.nl/fietsenrekaanvragen</a>
42	Graag zou ik als bewoner van de Vleutenseweg zien dat de snelheid voor de Vleutenseweg ook tot 30 km/u wordt beperkt net zoals voor de Graad van Roggenweg en het Lombokplein in de conceptplannen is opgenomen. Er wordt al vele jaren veel te hard gereden op de Vleutenseweg met veel onveilige situaties en zelfs dodelijke ongevallen tot gevolg. De Vleutenseweg bevindt zich tevens in een A-zone, waarin verblijfskwaliteit van hoog belang is. Fietser en voetgangers zouden in dat geval de prioriteit moeten krijgen (wat nu dus niet gebeurt). Graag zou ik willen oproepen om daarom ook van de Vleutenseweg een veilige en leefbare 30 km/u zone te maken.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.
45	Graag de Vleutenseweg met een snelheidslimiet van 30 km/u. Op deze weg wordt extreem hard gereden terwijl er in deze buurt veel kinderen wonen. Daarnaast zorgt het harde optrekken voor veel geluidsoverlast tot ergernis van de bewoners.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.

<p>47 De plannen voor het oude Westplein, nieuwe Lombokplein zien er mooi uit. Maar denken jullie ook aan de aansluitende Vleutenseweg? Ik woon aan de Vleutenseweg en heb veel overlast van auto's en bussen voor wie dit rechte stuk weg met meerdere rijstroken uitnodigt om het gaspedaal extra diep in te trappen. De auto's zorgen voor onveilige situaties en de bussen (waarvan er steeds meer zijn gekomen en ook nog eens zwaardere, ik zie nu ook driedubbeldekkers!) veroorzaken zware trillingen. Vooral 's ochtends en 's avonds hebben de buschauffeurs de neiging om even lekker door te rijden met als gevolg dat bij mij de vloer trilt en de ramen in de sponningen rammelen. Maak daarom van de hele Vleutenseweg een 30km-zone: veiliger voor lijf en leden en de gezondheid van de oude panden en vast ook beter voor de luchtkwaliteit. Bij voorbaat veel dank!</p>	<p>Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.</p>
<p>48 Als bewoners Vleutenseweg kijken we uit naar een mooier, veiliger en leefbaarder wijk. We maken ons alleen zorgen over de drukte, snelheid en onoverzichtelijkheid van het verkeer, vooral op het stuk Damstraat-Vleutenseweg-Westplein. Vanwege veiligheid zouden wij dan ook graag 30 km/uur zone verder uitgebreid willen zien ook voor de Vleutenseweg.</p>	<p>Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.</p>
<p>52 Op de concept plannen van het nieuwe Lombokplein kan ik positief reageren. Echter maak ik me zorgen over het de aansluiting van het Lombokplein op de Vleutenseweg. Momenteel zijn het 7 rijbanen aan asfalt. De inrichting van de Vleutenseweg heeft een uitstraling van buitengebied. Het verkeer waaronder ook het zware vrachtverkeer en de bussen geven in dit gebied (begin Vleutenseweg ter hoogte van Damstraat) gas. Momenteel is er nog een zone van 30 km per uur van kracht i.v.m. stationsgebiedverbouwing. In de plannen staat dat het gebied 50 km per uur gaat worden. Daar maak ik me zorgen over, omdat het nu al uitnodigt om harder te gaan rijden dan toegestaan. Als er hard gereden wordt is er te weinig ruimte om veilig te fietsen, te lopen en over te steken. Wat nu gebeurt is dat fietsers en scooters niet oversteken en tegen het verkeer inrijden. Voetgangers moeten 9 rijrichtingen in kijken als ze de Vleutenseweg over willen steken. Pakketbezorgingsbedrijven stoppen niet op de rijbaan maar rijden dagelijks over het fietspad en de stoep, ze vinden het te gevaarlijk om op de rijbaan te stoppen. Bussen rijden regelmatig harder en gebruiken regelmatig hun Claxon op de kruising Vleutenseweg Damstraat. Vruchtverkeer rijdt regelmatig gedeeltelijk of helemaal op de busbaan. 's Nachts maar ook overdag wordt er plankgas geraced door auto's die ook rondjes rijden op de Kanaalstraat. Kortom ik zou graag willen dat de zone van 30km/u verder wordt doorgetrokken en gehandhaafd. Mij lijkt het reëel om die zone door te trekken tot de kruising Hasebroekstraat en va. de kruising J.P. Coenstraat. Immers daar geldt nu ook een zone van</p>	<p>Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.</p> <p>De recentelijke werkzaamheden aan de Vleutenseweg waren in juni 2020 nog niet afgerond. Inmiddels zijn de werkzaamheden gereed, is het asfalt hersteld en zijn de bermen opgeruimd.</p>

30km/u i.v.m. oversteken van schoolkinderen (het is vlak bij de school Catharijnepoort). Verder zou ik graag willen dat de uitstraling wordt verbeterd zodat het meer lijkt op woongebied/centrumgebied i.p.v. buitengebied. Bijvoorbeeld door de grasstroken, boomspiegels e.d. op te sieren met vaste beplanting en bloemen. In andere delen van de stad zoals op de Briljantlaan, Vondellaan en Balijelaan zie je dit al. En verder wil ik nog aantippen dat de werkzaamheden die recentelijk zijn gedaan aan de Vleutenseweg, w.o. de aanleg van het warmwaternet, de nieuwe asfaltering en aanleg de aanleg van glasvezelkabel voor stoplichten, afgerond lijken. Het resultaat is om te huilen. In grasstroken is veel achtergebleven zoals puin en spullen. De asfaltering is ter hoogte van de Damstraat een lappendeken met i.p.v. 3 lasnaden 5. Stoeptegels en varkensruggen zijn stuk en scheef. Ook dit alles straalt buitengebied uit en geeft aanleiding tot harder rijden dan toegestaan.

56 11. Zorg dat ook de Vleutenseweg 30 km wordt. Dat is nodig voor de verkeersveiligheid en zorgt dat de weg minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer.

Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.

62 Helaas is er weinig overgebleven van de oorspronkelijke plannen waarvoor ik ook op inspraakavonden ben geweest... Wat is er gebeurd? Ik maak me met name ernstig zorgen over de impact van deze plannen op de verkeersstromen over de Vleutenseweg. Graad van Roggen weg is nu al extreem druk en 2 baans vol in gebruik. Als dat naar een 30 km 1 baans verkeersstroom moet met veel fiets/voetgangers oversteken dan kan het bijna niet anders dan dat verkeer Vleutenseweg extreem gaat toenemen. Alternatief is een paar kilometer inreizen en dan moet je de weg kennen. Is dat de reden dat Vleutenseweg recent helemaal opnieuw is geasfalteerd (alvast anticiperen op nog inspraak gerechtigde niet vastgestelde plannen?). Daarmee creëren jullie een soort tweede Amsterdamse straatweg probleem. Ik woon aan de Vleutenseweg en zie het gewoon fout gaan. Lees daar helemaal niets van terug in de plannen en verkeersstudies. Laat dat uitzoeken en doe er een advies bij zodat de raad het totaalbeeld heeft waar ze over gaan besluiten. Het gaat om meer als alleen nog meer woontorens, ook om de kwaliteit van wonen van mensen in Lombok en nieuw Engeland....

Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.

Het is ons niet duidelijk welke onderdelen u mist uit de oorspronkelijke plannen? Sinds de inspraakavonden zijn er slechts kleine wijzigingen doorgevoerd in de plannen, zowel als gevolg van reacties van belanghebbenden als op basis van resultaten uit studie en onderzoek.

Tussen nu en 2030 zal de Vleutenseweg drukker worden als gevolg van de groei van de stad. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. De maatregelen die uit deze studie naar voren zijn gekomen, zoals de knip Catharijnesingel, een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat en de begrenzing van het aantal voertuigen op het Westplein tot 15.000 op een gemiddelde werkdag zorgen voor een afname van intensiteiten op de Vleutenseweg.

## 2.12 Wonen en voorzieningen

### Reactie belangstellenden op concept PvE/FO

### Antwoord

10 Geen kritiek op dit plan, wel een zeer groot compliment. Fijn dat er eindelijk eens meer rekening wordt gehouden met de mensen die geen dikbetaalde baan hebben, door zo te focussen op betaalbare woningen. Hopelijk is dit een lijn die de komende jaren in Utrecht stevig wordt doorgetrokken, zodat ook ik als alleenstaande met een modaal inkomen een woning kan kopen in deze fantastische stad.

Dank voor uw reactie.

19 Mijn inziens is het percentage en de oppervlakte die zal worden besteed aan midden-segment huur- en koopwoningen te laag. Dit is de groep die het meest lijdt onder de woningcrisis en daarom ben ik van mening dat hier het meeste aandacht aan besteed zou moeten worden. Daarnaast zou er rekening gehouden moeten worden met een waarschijnlijke krimp in het gebruik van kantoorruimte doordat veel bedrijven momenteel inzien dat thuiswerken prima functioneert. Hierdoor zou er meer bestaande kantoorruimte vrijkomen en ligt er dus geen druk op deze markt. De ruimte die hiermee vrijkomt kan dan weer besteed worden aan woonruimte voor het midden-segment. Ik hoop dat u mijn reactie in overweging neemt.

Woningen:

Het programma voorziet in 35% midden categorie en daarnaast in 45% voor sociale huur en 20% vrije sector. Conform de Woonvisie wordt er zowel voor doelgroepen in sociale sector als in midden segment ruim voorzien. Daarbij is er in Utrecht vraag naar allerlei categorieën woningen. Tevens is het programma afgestemd op diverse ontwikkelingen en bestaande woningen in dit gebied, zodat in dit deel van de stad een gedifferentieerd aanbod beschikbaar is en ruimte ontstaat voor doorstroming.

Er is in Utrecht behoefte aan woningen in alle prijscategorieën, in het bijzonder in het betaalbare segment, zowel sociale huur als het middensegment (betaalbare koop en middenhuur). Voor beide prijssegmenten zetten we in op een inhaalslag en in meerdere projecten zoeken we naar mogelijkheden om zo veel mogelijk van deze prijscategorieën op te nemen. Projecten en de omstandigheden waarbinnen de projecten worden ontwikkeld verschillen. Naast het Lombokplein werken we aan diverse projecten waar nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan het middensegment. Zie [Meerjaren Programma Ruimte](#). In dit geval is de locatie (Lombokplein) eigendom van de gemeente en bestaat de (schaarse) mogelijkheid om de corporaties versneld in positie te brengen om woningen te bouwen en verhuren. Op andere plekken in het Stationsgebied, kiezen we nadrukkelijker om juist middenhuurwoningen in het programma op te nemen. Ten aanzien van het betaalbare koopsegment willen we opmerken dat deze, op deze locatie, klein zijn en vanwege prijsstijgingen niet langdurig betaalbaar blijven; daar profiteert alleen de eerste koper.

Kantoorruimte:

In het programma wordt ook voorzien in 3500 - 4000 m<sup>2</sup> voor creatieve bedrijfsruimte en kleinschalige kantoorruimte. Dit is slechts een klein deel van het totaal beschikbare oppervlakte en doet recht aan de ambitie om levendigheid binnen dit gebied te versterken en werkgelegenheid te creëren.

Voor de vraag naar kantoren in heel Nederland wordt een krimp van de totale vraag verwacht als gevolg van Corona en toegenomen thuiswerk. Het aantal werkplekken kan in Nederland omlaag gaan zo is nu de verwachting van

deskundigen. Overigens zal het aantal meters per werkplek wel met 25-40% gaan toenemen. Kantoren veranderen daarbij tevens van karakter. Minder werkplekken en meer ontmoeting- en samenwerkingsfunctie in het kantoor. Daarbij worden met name de locaties gezocht die het meest centraal en best bereikbaar zijn. De vraag naar kantoren in Utrecht is zeer sterk en de verwachting is dat de Nederlandse concentratie tendens verder wordt doorgezet. Dat betekent een aanhoudende vraag op de beste plekken in de stad Utrecht. De recente analyse van de vraag naar kantoren bevestigt dit beeld. Wat betekent dit voor Utrecht CS en omgeving? Voorafgaand aan Covid-19 was er een groot gebrek aan kantoorruimte. Die schaarste is er nog steeds. De verwachting is dat concrete transacties nu even een aantal maanden worden uitgesteld en de markt zich voor Utrecht daarna herstelt.

54 Met het team van Stichting Perron West (de treinwagon op het Westplein) hebben we de plannen goed bestudeerd. Wat ontzettend leuk om te zien dat er nog meer groen komt om ons heen, in de vorm van het Lombokpark. Daar zijn we helemaal voor! We vinden het ook interessant om te zien dat er ruimte is gemaakt voor een parkpaviljoen, met buurt- en horecafunctie. Dat past namelijk precies bij de ambities van Perron West voor de toekomst. In de bijna anderhalf jaar dat we open zijn in onze treinwagon hebben we activiteiten en evenementen georganiseerd, samengewerkt met organisaties, buurtbewoners en sociaal ondernemers. Van creatieve schrijfcursus tot Latijnse les en van reizend taalcafé tot onze ondertussen welbekende vrijdagmiddagborrel (Dwarsliggers) elke eerste vrijdag van de maand. Bij Perron West kan het allemaal! We zijn hard op weg om echt die verbindende plek te worden die we willen zijn. Een plek van waaruit we impact maken, samenwerken met buurtbewoners en (sociaal) ondernemers. Een plek waar gewerkt kan worden en waar wereldverbeterende ideeën ontstaan en worden doorontwikkeld. Daarnaast zijn we bezig met het verkennen van de mogelijkheden voor sociale horeca vanuit onze trein (of vanuit een tweede treinwagon). We zijn in overleg met verschillende sociaal ondernemers die ons daar graag bij zouden willen helpen. Horeca op die plek lijkt ons een fantastisch idee, maar we zien (ook als buurtbewoners) graag een vorm van horeca met een maatschappelijke functie en impact. Bovendien willen we graag iets anders dan wat de Kanaalstraat al biedt. Al met al hebben wij een hoop ervaring en kennis opgedaan als placemakers van het Westplein. Sinds de zomer van 2018 zijn we met en op deze plek bezig en hebben we geleerd wat er werkt en niet werkt, waar behoefte aan is en waaraan niet. We willen onze kennis en ervaring daarom ook graag delen met het projectteam dat werkt aan de plannen voor de toekomst. We komen graag een keer kletsen en een kopje koffie drinken! En als de tijd rijp is praten we natuurlijk ook graag mee over de invulling van het parkpaviljoen.

Dank voor jullie reactie en jullie betrokkenheid in het gebied. Perron West geeft een mooie tijdelijke invulling aan het huidige Westplein.

In het Parkblok komt ook ruimte voor een buurthuiskamer en horeca. De precieze invulling van het Parkblok en het park paviljoen (type horeca) is pas aan de orde op het moment dat de grond wordt uitgegeven/getenderd, dat duurt nog een aantal jaren. We nemen dan vanzelfsprekend ook de ervaringen van stichting Perron West mee in de definitieve invulling.

- 56
4. Lombokplein is Lombokpark geworden. Maar dat wil niet zeggen die allerlei activiteiten die bedacht waren op het Lombokplein niet meer mogelijk zijn. In de omgevingsvisie werd gedacht aan: recreatie langs het water, culturele activiteiten zoals kleine evenementen op culturele zondagen, een boekenmarkt; een boerenmarkt met lokale en biologische producten een mooie aanvulling op het aanbod van de Kanaalstraat. Voor dit soort activiteiten zijn ook voorzieningen nodig als water en stroom. Worden dergelijke voorzieningen gelijk in het begin gerealiseerd?
5. Hoe gaat het programma op het Lombokplein/-park en omgeving de Kanaalstraat/Damstraat versterken en aanvullen. Het is goed om kleurrijke werelds karakter van de Kanaalstraat/Damstraat door te trekken. Tegelijkertijd moeten nieuwe commerciële activiteiten de detailhandel en horeca in de Kanaalstraat/Damstraat niet kannibaliseren. Dat kan door aanvullend te zijn; bijvoorbeeld door biologische producten en horeca waar ook alcohol wordt geschonken. Komt er een brancheringsplan voor detailhandel en horeca, dat gericht is op aansluiting en aanvulling op Lombok?
6. Het verlengde van de Damstraat vanaf de Graadt van Roggweg, wordt na het invoeren van eenrichtingsverkeer in Lombok een belangrijke toegang tot de Damstraat/Kanaalstraat. Ondernemers hebben er steeds op aangedrongen dat dit een herkenbare toegang tot het winkelgebied Kanaalstraat/Damstraat wordt. Terwijl overigens auto's bij voorkeur in een parkeergarage worden geparkeerd (bijvoorbeeld onder Buenos Aires) en niet op straat. Hoe wordt ruimtelijk die herkenbare toegang versterkt?
7. In het stationsgebied zijn er al veel hotels, maar wat er nog ontbreekt, is een backpacker hotel voor jonge mensen. Zo'n hotel past goed bij Lombok, het Kreuzberg van Utrecht, bijvoorbeeld in het blok ten noorden van het Lombokplein/-park Wordt zo'n hotel mogelijk gemaakt?
4. Het ontwerp voor het Lombokpark wordt te zijner tijd in samenspraak met omwonenden gemaakt, dan wordt ook bekeken welke specifieke voorzieningen (water, elektriciteit) in het park nodig zijn en dus direct meegenomen moeten worden in de realisatie van het park.
5. De toevoeging van retail en horeca in het project Lombokplein is zeer beperkt. Het gaat om in totaal circa 1500 a 2000 m2 voor (maatschappelijke) dienstverlening, horeca, retail en zorg, verdeeld over de plinten van de drie toekomstige bouwblokken. De horeca dient een gezond aanbod te leveren. En de dienstverlening en retail dient bij te dragen aan de circulaire economie. Hiermee verwachten wij een aansluiting en aanvulling op Lombok.
6. In de plannen is rekening gehouden met de nieuwe entree op het winkelgebied Lombok:
- De inrichting van de Verlengde Damstraat wordt als aanloopstraat afgestemd op deze van de herinrichting van de Damstraat. Hiermee zorgen we voor eenduidigheid in het straatprofiel.
  - Voorzieningen in de plint (atelierruimtes in het Hotelblok) en voorziening op de hoek Leidseweg / Verlengde Damstraat geven een introductie op het winkelgebied.
  - De Damstraatbrug kan als nieuwe duidelijke entree van het winkelgebied gaan functioneren: door de brug wordt de entree / overgangsmoment naar het winkelgebied extra benadrukt.
7. Wij zetten nu niet in op een hotel op die locatie. Beleid is nu echt "pas op de plaats". In 2022 gaan we de markt opnieuw onderzoeken en kijken of er weer markt is voor nieuwe ontwikkelingen. Het huidige beleid met betrekking tot het toevoegen van hotels is nee tenzij, en dan moet dat tenzij voldoen aan strenge criteria zoals vastgelegd in het geactualiseerde hotelbeleid. Of een backpacker initiatief daaraan kan voldoen lijkt niet haalbaar.