

Bereikbaar en autoluw

Deelsessie Omgevingsvisie Utrecht Science Park

9 nov 2020, via Zoom

Dit verslag is een uitgebreide samenvatting. Wilt u de volledige en/of de powerpointpresentatie ontvangen, mailt u ons dan op uspomgevingsvisie@utrecht.nl

32 deelnemers: bewoners USP en Rijnsweerd, studenten, medewerkers Universiteit en Hogeschool, directie Olympos, een gemeenteraadslid, vertegenwoordigers van Buurtoverleg Rijnsweerd, vrienden van Amelisweerd, voorzitter sportraad, medewerker RIVM

Als gespreksleiders en verslagleggers meerdere mensen van de gemeente Utrecht en de Universiteit Utrecht

Inhoud

PLENAIR DEEL.....	2
Breakout-rooms.....	2
Vraag 1: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor parkeren?	2
Vraag 2: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor autoverkeer vóór 2030?	4
Vraag 3: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor autoverkeer ná 2030?	6
Vraag 4: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor OV?	7
Vraag 5: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor fiets?	8
Vraag 6: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor de voetganger?	9
Vraag 7: Wat vind je van parkeren in de regio icm beïnvloeden van reisgedrag?	10
Vraag 8: Zijn er oplossingen/maatregelen die niet aan de orde zijn geweest en die je zou willen toevoegen?.....	10

PLENAIR DEEL

Tijdens het plenaire deel kwamen er veel vragen aan de orde over het autoverkeer en het parkeren, over de locatie van de toekomstige hubs, over knips, over fietsroutes, de bereikbaarheid voor nooddiensten, tijdsplanning, de hoeveelheid auto's waarmee men rekent, het ov, etc. Alle vragen zijn genoteerd en de gemeente werkt aan een goede beantwoording.

Het werd snel duidelijk dat er zorgen zijn bij bewoners van Rijnsweerd over de mogelijk toekomstige toename van verkeer en parkeeroverlast.

Breakout-rooms

Via Zoom gingen we uiteen in breakout-rooms om dieper in te gaan op de vraagstukken rond bereikbaarheid.

Vraag 1: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor parkeren?

- Verkeer vanaf A12 via Bunnik en Weg tot de Wetenschap komt nergens terug.
- Last Mile geeft ook mogelijkheid om juist 500m van de Hub te parkeren, dit betekent dat men om geld te besparen graag daar staan.
- Forensen werken van A naar D, Modellen reken altijd alleen maar van B naar C. Mogelijk een snelle afrit van A27.
- Risico van sluiproute van Weg tot de Wetenschap via Wim Sonneveldlaan naar Archimedeslaan.
- Alternatief is voor de buurt het afsluiten waardoor het voor bewoners nog slechter wordt.
- Is autoluw van USP niet iets egocentrisch. Reactie Joost Peetom: je hebt gelijk, het gaat bij forensen om de totale route van A tot D. Een hub 'West' zoals die nu is ingetekend met de huidige toegang, is voor mij als forens uit de regio West niet echt een fijne ontsluiting. Een ontsluiting direct op de A27 (als het zou passen) lijkt een stuk aantrekkelijker.
- Mijn afweging als forens: totale reistijd en comfort. Loopafstanden: wandelen bij goed weer is 'Zen', bij nat, koud, slecht weer is niet fijn als het te lang is. Natransport met tram of een USP-eigen voorziening (bestuurderloos vervoer?) moet frequent zijn. Antwoord Ruut van Rossen (UU): Route in het bredere netwerk (Waterlinieweg - WtdW) wordt meegenomen in uiteindelijke verkeersrapport.
- Ik (bewoner Rijnsweerd) maak me echt grote zorgen. Mijn punt is: Hub West niet in de wijk Rijnsweerd, en zorgen over de toevoerroute qua lawaai en fijnstof. Vraagt aan forens waarom hij niet met het OV komt; forens zegt dat dat 25-40 minuten scheelt enkele reis.
- Ik woon in Houten, maar wat mij opvalt als ik naar huis rijd, hoe vaak ik moet invoegen om bij Houten te komen. Het is niet slim aangelegd. Ze willen er wel veel mensen verzamelen maar ze komen niet met oplossingen. Mensen die wonen bij de A27 en zich zorgen maken; dat snap ik heel goed. Ik begrijp niet dat de RIVM daar komt. De Uithof is een zegen maar ook een probleem; je moet slimmer omgaan met het hoofdwegennet eromheen.
- Multimodalenhub naar rand science park, en behouden parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen zoals ziekenhuisbezoekers en mindervaliden. We werken vanuit hubs met last miles. Loopafstanden die je van je hub naar eindbestemming moeten brengen en prettig moeten zijn
- Over de locatie maar ook het effect op de bewoners die er nu al wonen en er gaan wonen (Archimedeslaan): groot deel hiervan gaat overlast krijgen van een druk bereden weg aan de voorkant en zijkant van de lijn tussen de huidige kantoren en nieuwbouw. Maar ook bewoners Wim Sonneveld laan die belasting krijgen van meer dan 50%.
- Ik weet dat de meeste mensen van de A28 komen (ziekenhuis zijde). Die gaan vanaf de toekomst naar hub west en door effect van de knip zal die toename enorm zijn. Zijn veel mensen die daar parkeren, hetzelfde geldt voor mensen die nu via de onderzijde gaan komen

en parkeerplaats onder RIVM is beperkt gehouden en er komen enorm veel mensen te werken waarvan een deel ook bezoekers zijn en gebruik maken van de hub en de ruimte die voor bewoners uit Rijnsweerd zuid bedoeld zijn.

- Ik zou het liefst zien dat zo'n hub dicht bij de snelweg ligt. Dicht bij de hoek van de A28, A27. Dit gaat dan wel ten koste van de loopafstanden (last mile), maar daar kan je ook andere voorzieningen voor treffen zoals regelen van voldoende fietsen en een o-verbinding op beurs, die ontlast ook de wijk in hoge mate en dan komt dat verkeer niet ten laste van de bewoners, zowel qua geluid als qua uitstoot. Is hier rekening mee gehouden en waarom is geen knip absoluut onder de A28 A27 gerealiseerd?
- Ik maak me zorgen over de ontsluiting van Rijnsweerd. Door Rijnsweerd om de stad uit te gaan. Hij wil dat al het verkeer bij A27 wordt gestuit en er maar een toegang is tot USP. Reactie Universiteit: zorg is helder, we doen uiteraard onderzoek en die worden ook in de MER rapportage meegenomen om ervoor te zorgen dat het bereikbaar blijft. Je zorg is helder: overlast voor wijk Rijnsweerd zuid.
- Suggestie: kan de parkeerhub niet in de oksel A27/28 als je toch met een KNIP gaat werken. Als je dan toch een knip legt, leg hem dan bij de Archimedeslaan onder de A27 (boven paarse bol links). Of zet hem helemaal vast bij de weg naar de wetenschap.
- Zorg: over de ontsluiting dat mensen uit Rijnsweerd (tegen 10 duizend) allemaal terug moeten naar de binnenstad richting stad om uit de stad te komen. Terwijl ze nu gewoon wel de stad uitkomen. Niet logisch om meteen naar de waterlinie weg te moeten rijden (naar het oosten). Voor de andere delen is die waterlinie weg wel logisch maar de angst voor belasting is groot. Vooral met de verdrievoudiging van Rijnsweerd met komst University college dan wordt het groot.
- Ik maak me zorgen over het parkeren in Bunnik, wat als parkeren in de regio langskwam. Vond ik nog niet concreet uitgewerkt. Er is in Bunnik geen gereguleerd parkeren daar dus werknemers zullen dan in de wijken gaan parkeren.
- Wat wordt er aan de kant van de werknemers gedaan om autoverkeer te verminderen. Zit nu namelijk is voorzieningen. Wat gaat maken dat minder met de auto wordt gereisd?
- Zorg gemeente Bunnik door overlast van deze maatregel en ook in de Bilt en Zeist-west zou dit kunnen landen. Op alle plekken waar nog geen gereguleerd parkeren is als de beperkingen in het USP groot worden dan gaat dit in omliggend gebied landen
- In algemene presentatie wordt gezegd dat n/z route een 2baans wordt. Ik zie geen schaalbaarheid. Kleine beetje ruimte wordt volgebouwd tussen centrumgebied en de snelwegen. Wel eens met de interne cirkel van beweging maar of ik 2030/2040 niet weer opnieuw moeten beginnen met dit riedeltje om de hoeveelheid werkstudent op de Uithof is verdubbeld. Waarom wordt een weg verdund voor groen terwijl nu duidelijk is dat die nodig is en stel dat je ook nog de knips toevoegt vraag ik me af waar die groei moet komen want je kan niet nog een hub noordwest toevoegen. Als we wegen afwaarderen zijn we dan wel verstandig bezig voor de toekomst.
- Groot fan van hub west, wel het gevoel dat die aan de rechterkant van de snelweg moet komen. Waarom is de connectie met knooppunt Rijnsweerd zo ver weg aangezien er aan afrit is naar de A28 aan de rechterkant en naar de A27 naar de linkerkant. Antwoord Universiteit: Wij hebben geen invloed op snelwegen, dit is van de Rijkswaterstaat, wij zijn afhankelijk van de rijkswaterstaat.
- Logisch om parkeren te centreren aan randen. Onbekend wat parkeergarage bij RIVM gaat inhouden. Het is begrijpelijk dat er ook in DGK¹ geparkeerd moet worden, maar is wel een lastige omdat dat verkeer dan toch nog het hele USP door moet blijven rijden
- Parkeren bij DGK kan issue zijn. Liever ook daar niets, maar snap dat het wel moet. Goed idee om de hub noord en hub west te maken. Let er wel op dat parkeren bij de sport mogelijk moet blijven. Suggestie: Kan P-Olympus niet opgeheven worden als P&R uitgebreid wordt? Dan kan daar een extra sportveld komen!
- Goede plannen. Had verwacht dat personeel verbannen zou worden naar de P&R. Is al bekend of HUB UMC Noord alleen voor bezoekers of ook personeel? Antwoord gemeente: dat is wel het plan van het UMC, maar hangt af van de omvang en daarmee van de ruimtelijke inpassing die op die plek mogelijk is.
- Mooi plan. Ben benieuwd naar relatie tussen HUB west en parkeerterrein Padualaan? Antwoord: die wordt opgeheven.

¹ DKG = Faculteit Diergeneeskunde

- Als bewoners van Rijnsweerd maken we ons ernstig zorgen over alle overlast die in de woonwijk terecht komt, door plannen USP, kantorenpark, defensie. Lijkt alsof we opgeofferd worden aan ambities van omliggende wijken. Kan me weinig voorstellen bij parkeerhub op locatie studentenflats, en ook extra ontsluiting. Slecht nabuurschap.
- Het lijkt er op dat plannen van Ring Utrecht als uitgangspunt wordt beschouwd. Is vernietigd en geen voldongen feit. Groene ingangzone, Schapenweide, moet ook aantrekkelijke groene plek worden. Past dit wel allebei? Is Hub west niet over gedimensioneerd? Zag ik het goed dat aantal pp nog verder toeneemt? Er is altijd het beeld geschept dat aantal parkeerplaatsen niet zou toenemen. Kijkt gemeente naar verbetering van knooppunt als plannen niet doorgaan? Ik maak me zorgen dat problemen verder toenemen bij toenemend aantal parkeerplaatsen.
- Zorgen over leefbaarheid. Tav A27. Nu is er de varkensbocht nog, maar ik denk dat Minister geen schijn van kans heeft. We moeten er meer rekening mee houden dat knooppunt blijft.
- Kun je ipv hub west parkeergarage bij Galgenwaard maken? Of bij Berenkuil? Primair zou je aantal auto's naar beneden moeten brengen.
- Waarom wordt de parkeerplaats bij DGK vergroot? Wordt knip bij ISU ook gehandhaafd nadat de ISU er is? Reactie gemeente: dat worden er tov huidige (100 pp) straks minder (ca 600). Gemeente: ja ISU is bereikbaar via noordoostzijde.
- Om hoeveel arbeidsplaatsen gaat het hier? Trambanen doortrekken goede optie. Als blauwe stip algemeen parkeren is dan heeft RIVM niet de 256 benodigde parkeerplaatsen!
- Is dit collectief of alleen voor RIVM? West gunstig voor RIVM
- Is er beleid voor doelgroep parkeren? Ook voor mensen die op USP moeten zijn. Doelgroepbeperking invoeren goede zaak. Vooral ruimte houden voor bezoekers en minder voor werknemers. Er kan gebruikt gemaakt worden van grote parkeergarage Bunnik Zuid en dan kan men verder met de fiets.
- Parkeergebouwen zijn niet fraai. Waarom niet in het gebied of onder de grond. Ze vormen een aantasting van de omgeving. Antwoord gemeente: ze staan aan de rand om ruimte te maken in het gebied. Onder de grond is kostbaar.
- Kruising A28 aanpassen is nodig. Ook de A27 aanpassing nodig? Gemeente is toch tegen? Antwoord gemeente: A27 uitbreiden is niet nodig voor het USP. Wél een nieuw ontwerp voor de kruising A28/Universiteitsweg. Verwachting is wel dat A27 door gaat. En voor de groei is dat ook nodig.
- Verplaatsing van UMC garage naar het noorden, drukte op de Universiteitsweg blijft door parkeerders Yalelaan. Antwoord gemeente: Kruising Universiteitsweg/A28 wordt verbeterd. De terugslag het gebied in, zal minder worden
- Hoe bereik je een ander reisgedrag van medewerkers?
- bereikbaarheid met het OV moet ook buiten de drukke periode op niveau zijn. Antwoord gemeente: dat is juist
- Tram rijdt nog niet in het weekend, gaat dat wel gebeuren? Antwoord gemeente: dat is wel de verwachting.

Vraag 2: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor autoverkeer vóór 2030?

- Knips in beginsel wel een mooi idee
- Principe is goed, maar liggen de knips wel ver genoeg uit elkaar?
- Autoknips: ik als forens vind het (als hub west niet op een goede manier operationeel is) een heel slecht idee. Het is een gecreëerde fuik bij slecht weer of stremmingen op de snelwegen. Nu kun je op drie manieren eruit, en afhankelijk hoe Google Maps kleurt, pak je de minst rode (A27 of waterlinieweg). Straks dus nog maar op 1.
- Ik deel dit met vorige spreker; risico van knip betekent geen alternatieven indien nodig, als dit onderzocht wordt kan het effectief zijn.
- Het fietspad langs de Archimedeslaan is één van de drukst bereden fietspaden van Utrecht (samen met die door het Wilhelminapark). De beoogde weg die aansluit aan de A28 en dan via de Archimedeslaan naar de Hub West zou moeten lopen, kruist dat fietspad. Dat wordt in de spits een heel problematische situatie, tenzij er gewerkt wordt met een fietstunnel of zo.
- In het algemeen valt het mij op (maar ook dat is gelukkig ook door anderen gezegd) dat het hele plan om het USP te laten groeien en autoluw te maken in feite ten koste gaat van de

omwonenden, met name de bewoners van Rijnsweerd. Daar komt bij dat de gemeente de afgelopen jaren steeds heeft ingezet op meer OV gebruik (terecht) maar dat in de praktijk veel werknemers in onze omgeving dat toch gewoon niet doen en met de auto blijven komen. Het plan om minder auto's naar het USP te krijgen is dus, vrees ik, opnieuw wishful thinking. Voor de leefbaarheid in onze wijk zou de gemeente er beter aan doen die Hub West te schrappen en de aansluiting veel dichterbij de snelwegen aan de oostkant te maken.

- Ik vraag niet om meer snelweg maar om slimmere aansluitingen met minder invoegstroken. Daar is volgens mij geen aandacht voor; althans niet in het verhaal vanavond. Nu moet men de wegruimte in de woonwijken naast de A27 gebruiken voor het RIVM. Het idee om vanaf de A28 een ontsluiting te maken voor automobilisten vanuit het zuiden en oosten (A12) niet effectief zal zijn.
- Hele ernstige situatie. Ik zie gebeuren dat een deel van USP straks tegen de avond allemaal richting de Archimedeslaan gaat rijden en dat dit geheel verstopt gaat raken. Bewoners van Rijnsweerd kunnen dan de wijk niet meer uit. Je zou via het stadion eruit moeten en op die zelfde waterlinie weg zien te komen die al extra belast wordt. Op dit moment is dit al een probleem. Nu heb je nog de ontsnapping om via gewoon stadsdeel met ontsluitingsweg met belangrijke functie de stad moeten verlaten. We kunnen de stad niet meer uit zelfs niet door de stad in te gaan. In de spits wordt het onmogelijk gemaakt om met spoed naar het ziekenhuis te gaan met de auto. Hoe kom je daar? Dat kan niet want alles staat dan vast richting het ziekenhuis. Zonder toegang op de snelweg gaat alles straks via een belangrijke ontsluitingsweg. Nu was die altijd goed te doen via USP want Stadionweg is al druk. Hoe kom je de wijk uit in de avondspits. Dan zit alles aan de westkant van het USP op de aansluitingsweg.
- Plenair al toegelicht hoe je van Utrecht oost op de Uithof komt. De snelweg is niet bedoeld voor stadsverkeer en zo'n snel stukje. Het systeem is zo niet bedoeld en het is normaal gesproken zo druk daar dus het is niet reëel om van daar van a naar b te komen dus van oost naar ziekenhuis. Aandacht voor de transitieperiode als het knooppunt wordt aangepast en hoe ga je dan om met de situatie
- Een goed idee om te proberen om de Uithof autovrij te maken en mensen te vragen in een groot verkeerscentrum te gaan en de rest met overige methoden te gaan. Heb vragen bij de bereikbaarheid met spoed. Gaat dit niet snijden met ander verkeer dat gepland is zoals de fietsroute en voetgangers. Misschien een slide toevoegen hoe ambulancemensen de routes gaan gebruiken.
- Lastig om over te oordelen. Als ik op fiets ga: geweldig, maar als ik met auto ga: minder fijn. Fijn idee om autoinfra weg te halen ten gunste van groen of fiets. Het USP wordt er mooier van. Al weet ik niet of het ook praktisch is.
- Prachtig voor de verkeersveiligheid. Vooral voor de Leuvenlaan. Wel zorgen over de Sorbonnelaan-Yalelaan daar wordt het drukker. Antwoord: nee, het wordt rustiger juist door verplaatsen P UMC-Zuid en per saldo minder pp in DGK.
- Positief over. Ga in de zomer zelf vaak op de fiets. Lijkt me prima
- Knip Cambridgelaan is lastig voor mij, gezien mijn woonadres. Ik rijd namelijk zelf vaak over deze weg.
- Heel goed dat er meer ruimte komt voor fietser, voetgangers en groen.
- De vraag werd gesteld in hoeverre dit echte knips zijn. Ik denk dat je echt moet zorgen dat hier in een normale situatie geen autoverkeer mogelijk is. In geval van calamiteiten kun je dan altijd een keer wel verkeer doorlaten.
- Knip is alleen effectief als je een echte knip maakt
- Kwaliteit van de openbare ruimte is belangrijk, niet tegen achterkanten aan kijken, café, winkeltjes, maakt wandelen prettiger.
- Voor mensen die slecht ter been zijn houdt dit in dat ze langer onderweg zijn in de spits. De tijd dat er gewerkt wordt wel de meeste last!
- Geregelde bezoeker went er wel aan en zoekt een uitweg.
- Is er een extra ontsluiting aan de oostzijde van het USP/WKZ? Antwoord gemeente: nee, geen extra ontsluiting
- De knip beperkt de doorrijbaarheid van het USP voor bezoekers. Dat is jammer. Antwoord gemeente: Is inderdaad minder flexibel maar bij verkeersproblemen is het USP nu ook al dicht. Ontwerp van de knips moet rekening houden met doorrijbaarheid in geval van calamiteiten

- Mooi dat verkeer uit specifieke gebieden wordt gedwongen via vaste routes. Wel zorgen over de ontsluiting van de diergeneeskunde-hoek.

Vraag 3: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor autoverkeer ná 2030?

- Vraagt zich af wat meerwaarde is van de tweede knip; is dat meer ruimte voor de fietsers, dat al het verkeer naar de Archimedeslaan? Wat doet dat met verkeer rond Galgenwaard? Gemeente licht toe over hoofdfietsroute, fietsers beter bedienen
- De knips voor 2030 zijn wat mij betreft pas acceptabel als de hub west er zou staan incl goede aansluiting op de snelwegen (geprojecteerd na 2030). jullie geven nu aan dat rondom hub west er wat dat betreft nog wel heel veel onzekerheden zijn...
- Er zal in dit model idd sluipverkeer ontstaan via de Wim Sonneveldlaan, wat nu nog over de Sorbonnelaan kan rijden.
- De rode lijn betekent hoe je de verkeersstroom wilt hebben, maar er is nu een weg die dwars door die wijk loopt lang, sluiproute. Hoe leg je daar de knip, want dat vinden die bewoners niet fijn.
- Dit zal helpen, alles gaat dan via de Archimedeslaan en komt er meer verkeer hier. Zijn hier al studies voor als er rond 5 veel auto's daar richting de A28 rijden via die slinger. Dit komt toch vast te zitten?
- Niet speciaal over die knip. Wel iets anders de plattelandswegen aan de oostkant van dit kaartje. Daar mag je in de spit niet rijden maar als er beperkingen zijn kan het hier extra druk worden. Zijn hier maatregelen voor voorzien om dit af te sluiten of een fietsstraat van te maken?
- Herhalen wat andere deelnemer zegt over de druk op Archimedeslaan. Moet dit niet een vierbaansweg worden met een dubbelbaansfietsstraat ernaast met een afslag voor snelweg bedrijventerrein Archimedeslaan etc. dit lijkt me te druk en niet haalbaar en dat stuk waar nu een voetbalveld ligt heb ik veel vragen over de uitvoerbaarheid van dit gedeelte. Moet deze uitwerking niet anders. Knip op de Weg van de Wetenschap lijkt me hartstikke goed maar is dit niet overbodig? Het is toch niet erg om deze nieuwe weg 1 baan in en 1 baan uit de parkeergarage in. Andere deelnemer reageert: Knip Weg van de Wetenschap zou positief zijn als hier een fietsstraat komt en als de druk op deze weg ontlastend zou werken voor het autoverkeer. Het zou positief zijn als hier wel een knip zou komen anders aan de onderkant = nog de oude. Geeft een CO2 druk.
- Is het wel nodig, kan deze weg dus niet blijven staan? Gevoel dat de knip daar weghalen niet zal leiden tot sluipverkeer. Verkeer dat hier wel over gaat hoeft dan niet over de Archimedeslaan die toch al te druk gaat worden
- Aanwezige van universiteit reageert: veel aannamen over de drukte. Dit geeft voor ons een goede indicatie dus dat wordt allemaal meegenomen en leggen we uit zodra ze beschikbaar zijn en die zijn legitiem
- Ik fiets over WtW, dus vind het heel mooi idee dat het autovrij wordt
- Vraag over tracébesluit, wat gebeurt er als tracébesluit niet genomen wordt? Hoe komen mensen die eerst via de WtW naar het USP kwamen, dan opeens via de andere kant? Reactie Gemeente: mensen kunnen via de Waterlinieweg en Ring rijden. Voordeel als Ring gerealiseerd wordt is dat de Waterlinieweg rustiger kan worden.
- Idee was toch juist om Archimedeslaan helemaal af te waarden, en meer groen aan te brengen. Reactie Gemeente: we hebben hier altijd al rekening mee gehouden, met aansluiting via nieuwe buurtje aan Archimedeslaan 16.
- Verkeer loopt toch een beetje zoals het wil, verbreding trekt toch al meer verkeer aan. Bizar dat je dat zou willen. Bij extra pootje komt er toch wel veel verkeer door Rijnsweerd met extra overlast. Reactie gemeente: verkeerskundigen schrikken niet van de aantallen. Intensiteiten nemen eerst af door de knips.
- Waarom wordt in buitengebieden niets gedaan? Bijv. onder RIVM of rechtsonder UMC? Reactie Gemeente: buiten rode contour mag je niet bouwen. Die ligt hier vanwege waardevol landschap, Hollandse waterlinie. Weilandten zijn in gebruik bij diergeneeskunde. Groen nodig voor recreatie en biodiversiteit. Daarom gekozen voor verdichting en op bestaande maaiveld parkeren. Groene verbinding maken en groen versterken waar het kan in het gebied.

- Parkeren is juist belangrijk. Fietspad, gantenpad en zandpad wordt opgewaardeerd tot rechtdoorstekend fietspad. Oversteken provinciale weg is wel knelpunt. Eens met geconcentreerd bouwen. Reizigers kunnen in Bunnik zuid parkeren en op de fiets naar USP. Reactie gemeente: gemeente in gesprek met Bunnik om parkeren te verbeteren.

Vraag 4: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor OV?

- OV is zo moeilijk te beoordelen
- Als dit een soort people movers zonder bestuurder worden, zou ik er wel gecharmeerd van zijn. De overstap naar OV: dat is inderdaad als eerder gemeld de totale route van A tot D zijn, niet alleen van A naar B of C tot D. Het staat of valt vooral ook met de frequentie van verbindingen vanaf treinstations.
- Idee om de ov-lijn door te trekken. Als je deze doortrekt naar de binnenstad of rond dan heb je een deel van het probleem opgelost dat er meerder mogelijkheden zijn om daar te komen. In hoeverre zijn er mogelijkheden van de ov-ring (ring om Utrecht die in de toekomst wordt gebruikt dat begint in Lunetten en komt ook in de noordzijde en gaat heel Utrecht rond). Reactie Universiteit: Als je hem rond kan laten rijden dan verdubbelt de tram in capaciteit en dat is bijna noodzakelijk om de groei van verkeer op wil vangen dat niet meer in de auto gaat. Ook een idee om het door te trekken naar Amersfoort. Universiteit neemt deze vraag mee
- Goed idee dit gaat werken, vraag me wel af wat de capaciteit gaat zijn voor de tram voor de medewerkers als de studenten vanuit Utrecht centraal ook komen. Zijn alle plekken dan niet vol al helemaal met de groei van de Uithof in acht genomen? Dus in tijden van de spits.
- DGK blijft lastig te bereiken, ook met OV straks. Zijkanten USP zijn lastig te bereiken → Reactie: we denken over een loopverbinding halte UMC met DGK
- Zorgen om OV-bereikbaarheid Zeist. Niet opheffen van deze regionale verbinding.
- Prima oplossing. Gemeente licht toe wat idee/visie is op 2^e OV as, namelijk het doorgaande OV langs het USP leiden.
- Busverbinding met Cambridgelaan/DGK ontbreekt. Zeker als ook High Five gebouwd wordt groeit vraag naar OV. Als je wilt dat er geen auto's rijden dan moet je wel een alternatief bieden. → Iemand van Universiteit: je kunt ook cirkels met looproutes tekenen vanaf de OV-haltes.
- Vraag: die 2 gestippelde lijnen, betekent dit dat dit een vorm van asfalt moet worden, waar dan de bussen overheen rijden?
- Is het geen idee om te bekijken of je hub noord groter kan maken, en dan van daaruit met de tram. Dan heb je de 2 stippellijnen niet nodig. Er ontstaat dan misschien wel een file op de snelweg, maar dat vinden wij niet zo erg. Reactie Gemeente: eerlijk gezegd weten we dit nog niet precies, of dit een busbaan of evt een tram moet zijn.
- Bestaan er geen plannen in de gem Utrecht voor metroverbindingen? Ik zie ook fysiek probleem om hub west vorm te geven. Er is fysiek te weinig ruimte voor als je hier alles wil laten samenkomen.
- Ik zou ook naar regionale perspectief kijken en hiërarchie aan brengen in wat echt belangrijk is. Ik neem aan dat Uithoflijn ook een verbinding met Koningsweg-Lunetten (en daarmee spoorlijn Arnhem) wordt. Daarom zou ik inzetten op goede verbinding met Bilthoven (boven Zeist). Doortrekking tram naar Zeist (rapporten jaren '80) – bezwaren vanuit slechte exploitatie waarde omdat je km's door niks rijdt (geen passagiers) en aantasting van het landschap.
- Oostelijke aantakking OV naast Zeist heeft de verkeerde locatie. Deze zou via N410 naar de Bilt moeten en dan naar Zeist. Reactie gemeente: de OV-as is bedacht tegen de A28 aan om zo weinig mogelijk te verstoren.
- Bovengronds of ondergronds. Reactie gemeente: Bovengronds, ondergronds is kostbaar
- Komen de regionale parkeerplaatsen langs de rode routes? Reactie gemeente: dat is zeker de bedoeling
- Mist de aansluiting naar Houten/Bunnik. Reactie gemeente: Station Lunetten en Koningsweg zou hier een oplossing kunnen zijn met een rechtstreekse HOV en of fietsroute te maken
- USP in het weekend slecht bereikbaar, de OV-aanpassingen zouden dit sterk verbeteren.

Vraag 5: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor fiets?

- M.b.t. de tweede knip (linksonder): Ik vraag me af of het creëren van ruimte voor fietsers genoeg opweegt tegen het centraliseren van de toegang tot HUB West. 1. Kan het verkeer vanuit ZW rond Galgenwaard (wat niet in eerste instantie via de snelweg komt) goed genoeg de HUB bereiken? 2. Wat als er wat gebeurt met de entree tot de HUB via de Archimedeslaan (slecht weer, ongeval)?
- Archimedeslaan wordt toch niet alleen maar fietsstraat? Hoe kijken jullie naar ontwikkelingen als pedelecs? Antwoord: Nee, klopt, Archimedeslaan wordt niet alleen fietsstraat. Ontwikkeling pedelecs is nog niet meegenomen.
- Het regionale denken mis ik wel in deze visie, terwijl het zo'n langetermijnvisie is. Een fietsverbinding dwars door de Botanische Tuin? Serieus? de verbindingen naar Zeist? Daar nog verbeteringen in aan te brengen? gegeven antwoord op fietspad Zeist: het Bepaalde regionale denken kan je behoorlijk parten spelen. Daar zouden bestuurders toch wel naar een doorbraak moeten werken om de (geografisch wel degelijk hard gewenste) verbindingen OOK te creëren. voor wat betreft pedelecs en nieuwe 'fiets'vormen: snap ik helemaal.
- Uitstekend idee. Route weg naar de wetenschap hier moet autoverkeer zoveel mogelijk gestremd worden. Verkeersremmende fietsstraat een de bovenkant zou ik ook fijn vinden. Hoe meer je dit afremt hoe meer ruimte.
- Er zijn routes aan de randen van het gebied die dubbel gebruikt worden voor fietsen en wandelen dit is nu al te druk tijden corona en dit zal alleen maar toenemen. Reactie: Fagantenpad bijv speelt dit al. Dus aandacht voor dubbelgebruik en de grens aan de capaciteit die dit heeft.
- Fietsen is altijd fijn.
- Vraag bij transformatie naar fietsstraat is dit hetzelfde als de Voorstraat in het centrum?
- Ik maak me zorgen over de fietsstraat dwars door het midden (bruine lijn met nr4). Alle overgangen zijn daar wat onveiliger is dit niet een goed stuk om ook mee te pakken? Reactie Universiteit: denk aan auto te gast maar mag breder uitgevoerd dan de voorstraat. Tussen de Leuvenlaan en Cambridgelaan een fietsstraat maken, wegen verkeersveiligheid en kruisingen Cambridgelaan en Leuvenlaan worden niet als veilig ervaren
- Er is maar 1 reparatieplek waar je fiets kunt repareren. Dat is weinig. Belangrijk dat je je fiets kunt stallen bij de HUB. Meer fietspaden en meer stoplichten / veilige oversteken.
- Ik vind het prima. Ik mis in de presentatie de deelfietsen/ donkey bikes. Ik zou graag meer deelfietsen/donkeybikes op het USP zien, ook elektrische. Merus wil dat graag stimuleren. Belangrijk is dan dat er voldoende oplaadpunten zijn.
- Wordt al best veel gedaan voor fietsers. Fietsers hebben al vaak voorrang. Denk niet dat VRI helpt, want veel door rood rijden. Belangrijkste boodschap is dat er veilige oversteekplaatsen komen.
- Leenfietsen. Dichtstbijzijnde punt is best wel ver weg. Zou dichterbij moeten. OV-fietsen zijn altijd op. Ze is niet bekend met de OV-fietsen op de P&R. Gemeente: Promoten bestaan van de OV fietsen P&R?
- Ik vind het zuidelijk netwerk slecht in beeld gebracht. Wat betekent 'te verbeteren bestaand netwerk' thv de Vossegatselaan? Er wordt wel degelijk 'illegaal' gebruik gemaakt van de Vossegatsedijk als sluiproute.
- GU wil alle routes die gebruikt worden door fietsers, in zin van beter faciliteren. Meer ruimte voor fietsers
- Bv geen autosluipverkeer, dat is er nu wel erg veel.
- Gevaarlijke knik voor fietsers en auto's bij aansluiting op de Bolognelaan. Einde Zandpad naar Bunnik: hier komen vaak fietsers van rechts en geeft vaak conflicten.
- Hele ader is daar gevaarlijk. Vanaf 4 naar beneden. Daar waar woontorens komen wordt het ook drukker met de fiets. Auto's zien niet dat je van 2 kanten kunt komen.
- Verlichting is ook belangrijk aandachtspunt!
- Bezwaar tegen nieuwe (extra) infra ten zuidwesten. Wel begrip voor de noodzaak van ontsluiting. De Bisschopweg zou een fietsstraat moeten worden. Reactie: Het is niet de bedoeling autoverkeer te faciliteren via Bunnikseweg (en Tolakkerlaan)

- Fietspad “nr 3” door het weiland: wordt dat een uitbreiding van de infra? Geen verkeerslichten. Nut wordt betwist
- Let op de veiligheid op de plekken waar fietsers de wegen kruisen/raken
- Niet alle oost-west stippelijnen lijken nuttige toevoegingen. Reactie gemeente: deze past in de behoefte voor een fijnmazig netwerk.
- Fietsen door de stad is een belangrijk knelpunt. Reactie gemeente: Er worden een aantal fietsverbindingen gemaakt om voor spreiding te zorgen.
- Hoop dat auto's minder hard gaan rijden
- Gewenste route van Koningsbergen door Botanische tuinen zal toch niet de bedoeling zijn? Reactie gemeente: is niet per se een fietspad

Vraag 6: Wat vind je van de voorgestelde maatregelen voor de voetganger?

- Als er geen voetpad naast een fietspad is dan gaan voetgangers op het fietspad lopen en dat is niet handig.
- Wat bedoelen jullie met 'doorwaadbaar' bebouwingscluster? Zo nat is het daar toch niet? Is doorwaadbaar verkeerskundige term? Antwoord: Ja, betekent dat je door een gebied kunt, op de een of andere manier. Heeft niks met water te maken.
- Looproutes door het groengebied aan de zuidkant dit is een kostbaar gebied en een uitkijkgebied en vind het bezwaarlijk als dit ontsloten wil worden voor de rest prima dus met uitzonder van de Amelisweerd
- Geeft verstoring. Behalve voetgangers hebben we ook hardlopers. Als hier studenten bij komen geeft dit weer een andere dynamiek. Dus als dit er teveel worden let op dat je ook hardlopers routes maakt
- Redelijk recht vooral aan de rechterkant. Misschien kijken naar leukere vormen dus een leuke hardloop route kan dit ook gedaan worden voor meer respect voor het groen en dat de opknipping van het groen aan de onderkant een circulaire hardlooperoute kan worden aan de hand van wat er al ligt.
- Heb geen extra wensen. Vond het tot nu toe prima. Kom in zomer vanuit Culemborg met de fiets. Maak niet vaak lunchwandeling. Maar als ik het doe, dan prima paden.
- Ik vind het goed. Ik wandel vaak tijdens lunchpauze. Doen nu altijd zelfde route, zou leuk zijn als er nieuwe routes bijkomen. Reactie Universiteit: Tolakkerlaan en Bunnikseweg ontbreken veilige voetpaden
- Weinig tijd om te lunchwandelen. Als ik wandel dan rondom Botanische tuinen. Zandlaan: slecht wegdek door boomwortels en tractoren. Gemeente: intern navragen of binnen het project Snelfietsroute ook opnieuw wordt geasfalteerd?
- Houd er rekening mee dat er grote groepen mensen lopen van ene locatie naar ander locatie.
- Ik wil graag een koppeling maken met bijeenkomst over duurzame energie. Goed om te kunnen wandelen in groene gebied, ik zou keuze maken voor recreatief wandelen en dan moet je er geen zonnevelden aanleggen
- Ik zie 2 gele paden, volgens de lijnen die er eigenlijk volgens de geschiedenis al liggen, maar geen paden zijn. Bewoners vinden deze absoluut niet nodig, doorgang over Boeienlaan kan goed gebruikt worden en daarnaast langs de proefboerderij. Ongewenst om stuk natuur met weidenvogels te doorkruisen. Te grote intensiteit van voetgangerspaden, we zien daar de noodzaak niet van en zijn daarop tegen.
- Nieuwe verbinding naar Oostbroek is onwenselijk
- Wandelpaden bij de Tolakkerlaan lijkt erg smal
- Infrastructuur houden langs de bestaande routes en het landschap niet aan te tasten.
- Reactie gemeente op laatste drie bullets: recreatie tast ook de natuurwaarde
- Er loopt een route door het Ruppertgebouw
- Blijft het gebied ten zuiden van het USP groen? Of komt daar landschapsinrichting. Reactie andere deelnemer: wees wel voorzichtig met de natuur en het gebied rond Rhijnauwen. Reactie gemeente: Het gebied moet ook mensen uitnodigen te recreëren.

Vraag 7: Wat vind je van parkeren in de regio icm beïnvloeden van reisgedrag?

- Heb mijn twijfels of mensen meer thuis blijven werken na corona
- Wees niet te naïef over beïnvloeding van werknemers door werkgevers
- Als autoforens geloof ik niet in parkeren in de regio zoals nu gepresenteerd. En ik zou ertoe verleid moeten worden (en moet dan ook aan de zuidkant zitten, niet alleen Noord en Oost.)
Antwoord; ja dit werkt alleen als het heel goed in elkaar zit
- Heeft coronatijd niet tot veranderende inzichten geleid? Kunnen kantoormensen niet meer thuis blijven werken? Antwoord; dat is koffiedik kijken
- Ik noemde net al de OV ring. Zorg ervoor dat het wat verder opkomt in de oksel van de A27/A28 want daar kan je goed aansluiten. Het lijkt logisch om hem van west lang de Archimedes laan te leggen maar Overvecht is ook een logische route en hij kan ook achter de Archimedeslaan onder A27 door om op die manier daar ook een punt te realiseren in die oksel want dan heb je voor iedereen een punt waar je kan parkeren en weg kan anders komt de concentratie aan de voorkant (WAS AL GENOTEERD). Dus leg hub naar de snelweg in de oksel en ook de ov ring (geen onderdeel van deze omgevingsvisie maar de gemeente maakt hem wel)
- Deel van mijn zorg aan het begin al gezegd. Dus het parkeerbeleid in de buurtgemeente moet afgestemd worden. Als ring Utrecht project doorgaat komt er een heel pakket aan mobiliteitsmanagement want ook op dit gebied toepasbaar is. Maar zorg hoe harder je gaat drukken bij USP hoe meer uitwerking dit in de regio gaat. Parkeren in Bunnik gereguleerd zou niet er zijn pak het integraal aan
- Hoe gaat dit plan het reisgedrag van de mens beïnvloeden. Het is duidelijk maar een ding dat ik mis is dat het volledig gefocust is op een zogenaamde stick. Mensen kunnen niet meer naar het centrum van het USP dus ze moeten parkeren op usp noord of west. Dus wat ik graag zou zien (in mijn persoonlijke one issue) toevoegen van een zogenaamde carrot namelijk supermarkt op de begane grond van de parkeergarage. Wortels door mensen te belonen met ov of fiets te komen
- Merus is zelf al actief bezig met mobiliteitsmanagement
- Parkeren in de regio zou extra aantrekkelijk moeten zijn: gratis, bonus etc. Positieve stimulans is noodzakelijk voor succes.
- Positieve stimulans. Bijvoorbeeld regionaal OV-abonnement bij het UMC: dat stopt bij de provinciegrens.... En ik woon in Culemborg waardoor ik laatste deel zelf moet betalen.
- Ik vind het prima. Als er goede busverbinding is van/naar Zeist, vind ik het prima.
- Ik vind met name relatie station Bilthoven USP een hele interessante
- De P+R staat getekend op twee landgoederen. Reactie gemeente: het is een indicatie, niet een aangewezen plek
- Het blijven auto's die over moeten stappen. Dit gaat leiden tot verlies van medewerkers. Reactie gemeente: is er een oplossing te bedenken? Blijft van belang dat medewerkers worden gestimuleerd te fietsen en OV te gebruiken.
- Een P+R gaat pas aantrekkelijker worden als het ervoor zorgt dat de hele rit sneller wordt

Vraag 8: Zijn er oplossingen/maatregelen die niet aan de orde zijn geweest en die je zou willen toevoegen?

- Wordt er gekeken naar ondergrondse mogelijkheden voor parkeren en autorijden? Antwoord Universiteit: Nog niet. Is duur en er is een hoge grondwaterstand
- Infra ondergronds: interessante optie! of overkoepelen. (vgl Utrechtsebaan Den Haag, A2 bij Vleuten).
- De samenhang met de regio kan sterker: met fietsen, met snelweg, met OV.

- In mijn omgevingsvisie voor het USP is er plek voor een supermarkt en ik heb het gevoel dat er veel mensen zijn die in het USP werken/wonen of doorheen bewegen die graag zoiets willen hebben.
- Kijk naar het sluipverkeer door Rijnsweerd en kijk naar goede oplossingen hiervoor.
- De ontwikkeling van knooppunt Rijnsweerd zou ik willen koppelen als randvoorwaarde voor een evt knip dat als er een knip komt zou ik dat via een uitsluiting. Bij het invoeren van de knips moeten het Rijnsweerd knooppunt uitgevoerd worden en de koppeling er zijn om echt te besturen of het mogelijk is om de weg niet zo dicht mogelijk langs die route laten te lijden maar om te kijken of er ruimte ingericht kan worden tussen de A27 en de kantoren
- Breid milieuzone uit met USP
- Samenvatting door iemand van Universiteit: een deelnemer heeft verkeersveiligheid genoemd en vraagt aandacht voor de voetgangersstromen tijdens wisselen van college/gebouwen
- Een deelnemer benadrukte de invloed/rol van de werkgevers
- Minder asfalt ten gunste van groen
- Ik blijf me afvragen wat je goed kan doen om sluipverkeer te verminderen, want dat is er veel. Ook vanuit Bunnik en naar Bunnik. Daarmee kun je een heleboel drukte kwijtraken.
- Kijk vooral ook naar de samenhang met plannen voor Maarschalkerweerd. Sportvoorzieningen in USP, combinaties mogelijk? Zinvol gebruik University college (win-win?) en kantorenpark Rijnsweerd.
- Geeft me de indruk dat eigenlijk alle plannen die gepresenteerd zijn, gebaseerd zijn op het feit dat de verbreding doorgaat. Breng ook in kaart wat er gebeurt als de A27 niet wordt verbreed. Makkelijk om het op deze manier in te vullen, dit kun je beter meteen meenemen.
- Bewoners zullen hier waarschijnlijk veel moeite mee hebben. Belangrijk is dat het niet te lang duurt. Knopen durven doorhakken als gemeente.
- Communicatie is heel belangrijk vanuit bedrijven naar de medewerkers en van gemeente naar bewoners/organisaties.
- Hoe ga je lastmile doen? Zorg voor veel makkelijke opties om over te stappen zoals bijv. step met ov kaart van werknemer etc. Ga ook met goedopweg in gesprek
- De Uithof zou niet moeten groeien. Dan is er ruimte genoeg om het mooi te maken
- Het interne beleid en het infrastructurele beleid sluit niet op elkaar aan. Het helpt niet als de kantine in het gebouw sluit, afstand naar andere gebouwen is te ver. Dat helpt de leefbaarheid niet
- Hoe gaat het met het dubbel gebruik? Wat als iedereen (mensen met beperking, DHL etc) naar de gebouwen komen. Past die beperkte parkeerruimte dan wel? Reactie gemeente: er moet samengewerkt worden om de parkeervraag niet toe te laten nemen en de specifieke parkeerders én logistiek wel ruimte te geven bij de betreffende gebouwen.
- UU is aan het verduurzamen, net als SSH etc. Wordt dat integraal bekeken? Reactie gemeente: ja